9(47.40)
К 15

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ

ЗНАЧЕНІЕ

БѢЛОМОРСКАГО

БАССЕЙНА.

Г-11956
25 р.

1018193

9/47.20/
К 85

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ

БѢЛОМОРСКАГО КАНАЛА.

101 р 93 кр.

СОСТАВЛЕНО
Н. А. Крыловымъ.

Изданіе Олонецкаго губернскаго земства, подъ редакціею предсѣдателя губернской земской управы,
В. В. Савельева.

Г. ПЕТРОЗАВОДСКЪ.
Въ Губернской Типографіи.
1889.

Печатано съ разрѣшенія Г. Олонецкаго Губернатора.

Оглавленіе.

Стран.

Предисловіе I

ЧАСТЬ I.

НАСТОЯЩЕЕ ПОЛОЖЕНІЕ СѢВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.

Водораздѣлъ Бѣлаго и Балтійскаго морей. Работы И. С. Полякова.—Ось канала.—Площадь пути. Проѣздъ англичанъ.—Частные предприниматели.—Земство. . . . . 1—3

ГЛАВА I.

Населенность и экономическое положеніе края.— Исторія края.—Почва.—Пространство Повѣнецкаго уѣзда.—Населеніе.—Надѣлъ.—Статистика.—Скотъ.—Посѣвъ.—Продовольствіе.— Продовольствіе скота.—Коровы.—Лошади.—Обработка земли.—Сѣно.—Подсѣки.—Рыба.—Охота.—Спортъ.—Нравственность.—Трезвость.—Исторія Колы.—Исторія Кеми.—Кемскій уѣздъ.—Пространство Кемскаго уѣзда.—Населеніе.—Продовольствіе.—Заонежье.—Населеніе.—Скотъ.—Посѣвъ.—Продовольствіе.—Движеніе народонаселенія.—Раждаемость.—Браки.—Плодовитость.—Смертность.—Приростъ.—Физическое развитіе.—Болѣзнь.—Умственное развитіе.—Путь канала.—Повѣнецъ.—Петровско-Ямская волость.— Мяндусельгская волость. Богоявленская волость.—С. Сондалы.—Селецкое общество.—Кемскій уѣздъ.—Падвопцкое и Парандово.— Выгостровъ.— Р. Выгъ.—С. Сороки.—Сельдяной ловъ.—Коптильни.—Продажа сельди.—Поморы.—Семга . . . . . 4—58

ГЛАВА II.

О естественныхъ богатствахъ края.—Геологія.—Исторія руды.—Развѣдки.—Заявки.—Анализъ рудъ.—Нужда въ желѣзѣ.—Привозъ металла.—Финляндія.—Заонежье.—Казенные заводы.—Вліяніе водянаго пути.—Пошлины.—Заонежская руда.—Озерная руда.—Образованіе озерной руды.—Саймицская система.—Мѣдь.—

II.

Стран.

Исторія мѣди.—Серебро.—Исторія серебра.—Заявки на серебро.—Золото.—Горшечный камень.— Глина.— Огнеупорная глина .—Тальк.—Мраморъ.—Краски.—Антрацитъ.—Торфъ.—Лѣсъ.—Такса.—Исторія таксы.—Вывозъ лѣса.—Заготовка.—Отпускъ лѣса.—Заработокъ.—Дичь.—Грибы.—Ягоды.—Корье.—Осина . . 59—109

ГЛАВА III.

О продуктахъ, провозимыхъ по уѣздамъ. Количество ихъ. Цѣна и расходы на доставку. Дороги. - Хлѣбъ.—Цѣна.—Товаръ.—Рыба.—Дичь.—Извозъ . . . . . 110—117

ГЛАВА IV.

О настоящемъ положеніи торговаго флота. Отпускъ лѣса.—Судостроеніе.—Стоимость флота.—Мурманъ.—Норвегія.—Соль.—Промыслы.—Каботажъ.—Торосовый промыселъ.—Новая земля.—Гагачій пухъ.—Дѣятельность флота.—Онежскій флотъ. . . 118—136

ЧАСТЬ II.

БУДУЩЕЕ КАНАЛА.

ГЛАВА I.

Предполагаемый привозъ товаровъ по каналу (сверхъ нынѣ доставляемыхъ) для мѣстнаго потребленія Бѣломорскаго края и для отпуска за границу. Вопросъ о каналѣ.—Хлѣбъ.—Товарно-пассажирское движеніе въ Соловецкій монастырь и Бѣломорскій край.—Привозъ продуктовъ взамѣнъ заграничныхъ.—Кукуруза.—Рисъ.—Фрукты.—Вино.—Кожи.—Масло кокосовое.—Керосинъ.—Краски.—Машины.—Суда.—Посуда.—Соль.— Желѣзо.—Металлическія издѣлія.—Заграничный отпускъ продуктовъ . 137—148

ГЛАВА II.

Предполагаемый вывозъ продуктовъ по каналу изъ Бѣломорскаго края въ Россію, сверхъ отвозимыхъ нынѣ сухимъ путемъ чрезъ Олонецкую губернію. Ячмень.—Кукуруза.—Глины.—Цементъ.—Камень. Руда.—Уголь.— Смола.— Скипидаръ. — Канифоль.—Дубильныя вещества. Лѣсной товаръ. - Сѣно.—Бумажная масса.—Животные продукты.—Скотъ.—Кирпичъ. — Плотничная работа.—Суда.—Ягоды. -Мясо, сыръ и масло.—Грибы.—Рыба.—Металлы.—Мѣдь.—Свинецъ.—Общее количество грузовъ. Лѣсъ.—

Стран.

Развитіе промысловъ. Руда.—Стекло.—Мельницы.—Водяная сила.—Расходы доставки.—Типъ судовъ.—Развитіе флота.—Выгоды отъ флота.—Работа жителей . . . . . 149—179

ГЛАВА III.

Экономическая выгода канала. Земледѣліе Ленъ.—Рыболовство. Охота.—Рудныя работы.—Заводская работа.—Лѣсная работа.—Производительность труда.—Районъ выгоды.—Рѣка Сегежа.—Вліяніе канала.—Поморье.—Пеньковая нитка.- Кореды . . 180—190

ГЛАВА IV.

Стратегическое значеніе канала. 1854 годъ.—Блокада.—1855 г.—Упраздненіе порта.—Новыя надежды.—Новыя опасенія.—Круговоръ поморовъ.—Свирь и Кошка. . . . . 191—199

ГЛАВА V.

Сѣверо-Екатерининскій каналъ. Архангельскъ.—Районъ Архангельскаго порта.—Проекты желѣзныхъ дорогъ.—Водяные пути.—Соединеніе бассейновъ.—Исторія канала.—Положеніе канала.—Возможное улучшеніе.—Будущность канала . . . . 200—212

ГЛАВА VI.

Сравненіе путей. Сѣверо-Екатерининскій или Онежско-Бѣломорскій?—Каналъ или желѣзная дорога . . . . . 213—218

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Обмѣнъ произведеній. — Пошлина.—Волокъ.—Бездорожье. — Оцѣнка канала.—Выгоды канала.—Кому строить.—Эксплоатація канала.—Связь съ Сибирью.—Ожиданія.—Мѣстные волоки.—Сегозеро.—Европейскіе пути.—Изысканія.— Своевременность постройки.—Выгодность эксплоатаціи. . . . . 219—240

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Обширная западная часть Русской сѣверной равнины, заключающая Архангельскую и Олонецкую губерніи, на пространствѣ 88½ милліоновъ десятинъ, омываемая Ледовитымъ океаномъ и Бѣлымъ моремъ, съ незамерзающими гаванями, въ теченіе двухъ вѣковъ, привлекаетъ вниманіе Правительства и частныхъ промышленниковъ—русскихъ и иностранцевъ. По географическому положенію и естественнымъ богатствамъ край этотъ обладаетъ всѣми задатками, не только для самаго широкаго развитія народнаго благосостоянія, но и для общегосударственныхъ интересовъ. Мурманъ, по отзывамъ ученыхъ изслѣдователей Сѣвера, представляетъ богатѣйшую рыбную мѣстность на всемъ земномъ шарѣ. Уловы Бѣлаго моря, по изобилію сельдей, не имѣютъ себѣ подобныхъ въ Европѣ. Казенные лѣса Архангельской и Олонецкой губерній, занимающіе площадь болѣе 60 милліоновъ десятинъ, могутъ служить важною статьею Русской отпускной торговли и недорогимъ подручнымъ матеріаломъ для развитія Русскаго торговаго флота. Изъ всѣхъ русскихъ морей, на одномъ только Бѣломъ морѣ, Россія является полною обладательницею, независимою отъ произвола сосѣдей.

Значеніе Бѣломорскаго края оцѣнено было геніемъ Императора Петра Великаго и Императрицы Екатерины II. Во все прошедшее столѣтіе, благодаря строго покровительственнымъ мѣрамъ къ развитію Бѣломорской торговли и промышленности, Сѣверный край былъ оживленъ промышленнымъ движеніемъ, населеніе его пользовалось благосостояніемъ и зажиточностью. Въ послѣдніе годы царствованія Императрицы Екатерины II, Архангельскъ имѣлъ свою биржу: въ немъ было болѣе 30 Русскихъ фирмъ, которыя вели заграничную торговлю на собственныхъ кораблях,

построенныхъ на верфяхъ Бѣлаго моря. На морскихъ промыслахъ господствовали русскіе промышленники.

Со времени присоединенія къ Россіи Балтійскаго побережья и основанія С.-Петербурга, хотя Архангельскъ утратилъ значеніе единственнаго морскаго выхода изъ Россіи въ Европу, но промышленная дѣятельность неустанно шла впередъ. Устройство Маріинской системы, соединившей Поволжье съ Балтійскими портами, не могло еще имѣть значительнаго вліянія на упадокъ Бѣломорской промышленности, которая процвѣтала до тѣхъ поръ, пока пути сообщенія внутри Россіи находились въ одинаковомъ съ Сѣвернымъ краемъ первобытномъ состояніи.

Но, по мѣрѣ того, какъ улучшеніе сообщеній распространялось въ государствѣ, отвлекая капиталы отъ Бѣлаго моря и окружающаго его края, особенно-же со времени обращенія правительственнаго покровительства въ пользу иностранной коммерціи, — торговля и промыслы Бѣломорскаго края стали постепенно падать. Сѣверъ Россіи остался совершенно въ *изолированномъ положеніи* въ отношеніи къ внутреннимъ рынкамъ, которые, съ распространеніемъ рельсовыхъ путей, начали привлекать сильнѣе и сильнѣе торговую предпріимчивость. За недостаткомъ русской конкуренціи на Сѣверѣ, торговля иностранцевъ, преимущественно англичанъ, въ Бѣломорскихъ портахъ приняла широкіе размѣры; сосѣдніе-же Норвежцы распространили свои промыслы до самыхъ становищъ русскихъ промышленниковъ.

Такимъ образомъ, владѣя богатѣйшими источниками рыбныхъ промысловъ, изъ коихъ одно Бѣлое море, при удобствѣ сообщеній съ внутренними рынками, могло-бы снабжать обѣ столицы, всю среднюю и западную Россію, превосходною и дешевою рыбою, русскіе рыботорговцы и потребители уплачиваютъ ежегодно иностранцамъ отъ *трехъ* до *четырехъ* милліоновъ рублей за рыбу, привозимую чрезъ порты Балтійскаго моря и по сухопутной западной границѣ. Въ томъ-же числѣ заключается весьма значительная доля рыбнаго товара изъ Ледовитаго океана, доставляемаго, вокругъ Скандинавскаго полуострова, на иностранныхъ судахъ и промѣниваемаго обѣднѣвшими Архангельскими промышленниками на хлѣбъ Норвежцамъ. Въ то время, когда Норвегія

живетъ продуктами своего моря, уступающаго богатствомъ рыбы русскимъ владѣніямъ на Мурманѣ и Бѣломъ морѣ, когда тщательно организованное Норвежское рыболовство, поставленное въ цвѣтущее положеніе большими пожертвованіями Норвежскаго Правительства, вызвало появленіе коммерческаго флота, занимающаго нынѣ третье мѣсто въ мірѣ, — русскіе промышленники на Мурманскомъ берегу и въ Бѣломъ морѣ бѣднѣютъ съ каждымъ годомъ, а жители сѣвернаго края, не смотря на громадныя богатства окружающихъ ихъ морскихъ водъ, находятся въ постоянной нуждѣ и иногда вынуждены даже примѣшивать къ хлѣбу древесную кору. Становясь отхожимъ угодьемъ *иностранныхъ фирмъ и подданныхъ*, край безлюдѣетъ и вызываетъ ежегодныя заботы Правительства для его прокормленія.

Одновременно съ упадкомъ экономическаго положенія на Сѣверѣ, уничтожилось военно-морское значеніе Архангельска и прибрежья Бѣлаго моря остались безъ всякой военной защиты.

По географическимъ и экономическимъ условіямъ, Сѣверный край Россіи, заключающій Бѣломорское побережье съ прилегающею къ нему обширною частью Олонецкой губерніи, требуетъ, главнымъ образомъ, промышленной связи съ столицами, съ центральными и западными губерніями и въ особенности съ Балтійскими портами. Для правильнаго и прочнаго развитія Бѣломорскихъ промысловъ необходимъ вѣрный, скорый и прибыльный сбытъ рыбныхъ, звѣриныхъ и другихъ промысловъ на внутренніе рынки, нужно удобное и дешевое сообщеніе между Бѣлымъ моремъ и Балтійскими портами, а также другими главными внутренними торговыми центрами. Устройство такого пути должно преслѣдовать три цѣли:

1) *развитіе промышленности и торговли на Сѣверѣ, зависящее отъ удобства сбыта продуктовъ,*

2) *обезпеченіе жителей Сѣвернаго, нехлѣбороднаго, края продовольствіемъ* и

3) *защиту его отъ непріятеля въ случаѣ войны.*

Направленіе соединительнаго пути должно соприкасаться на югѣ съ хлѣбородными губерніями, а сѣверный конецъ пути долженъ выходить, какъ можно ближе, къ главнымъ пунктамъ Бѣло-

морскихъ и Мурманскихъ промысловъ. Въ первомъ случаѣ ближайшимъ хлѣбнымъ рынкомъ для обезпеченія Сѣвера продовольствіемъ представляется Маріинская водная система; во второмъ— главные рыбные промыслы сѣвернаго края, сосредоточенные въ Сорокской, отчасти въ Кемской и Сумской губахъ Бѣлаго моря и на Мурманскомъ берегу Сѣвернаго океана. Для сбыта продуктовъ съ этихъ промысловъ ближайшій путь представляется на г. Повѣнецъ, соединенный естественнымъ и вполнѣ устроеннымъ судоходнымъ путемъ чрезъ Онежское озеро съ Маріинскою системою и С.-Петербургомъ.

Для ближайшаго сообщенія Бѣломорскихъ промысловъ съ Балтійскими портами, внутренними рынками и хлѣбнымъ Поволжьемъ, сама природа подготовила удобные и дешевые способы соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ. Вся мѣстность *) между этими двумя бассейнами, на протяженіи 219 верстъ, покрыта сѣтью рѣкъ и озеръ, большею частью судоходныхъ; изъ этихъ 219 верстъ двѣ трети годны для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи, и лишь только 90 верстъ придется углубить, расчистить, устроить шлюзы и плотины, чтобы открыть *непрерывный* путь между Каспійскимъ, Балтійскимъ и Бѣлымъ морями.

Важность и необходимость этого пути уже давно сознавалась самими сѣверянами, постоянно указывалась мѣстными администраторами и нерѣдко даже высшими представителями власти и русскими Монархами, начиная съ Петра Великаго, генію Котораго, по справедливости, принадлежитъ первая мысль объ устройствѣ означеннаго воднаго пути.

Чтобы не показался голословнымъ выраженный взглядъ о всеобщемъ сознаніи необходимости воднаго пути, считаю нелишнимъ привести краткій историческій обзоръ предположеній, проектовъ и ходатайствъ объ устройствѣ этого пути.

Въ 1800 году, вслѣдствіе заявленій *Амстронга* и мѣщанина *Жданова* о необходимости устроить водный путь, вся мѣстность между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ была осмотрѣна строителемъ Маріинскаго пути генераломъ Деволандтомъ.

---

*) Прилагается карта мѣстности.

V.

Въ 1824 году, купеческій сынъ *Антоновъ* проектировалъ соединеніе Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ, по направленію отъ г. Повѣнца на р. Выгъ. Этимъ путемъ онъ даже привозилъ въ Петербургъ въ 1824—1825 годахъ, въ августѣ мѣсяцѣ транспорты рыбы, удививъ столичныхъ рыбопромышленниковъ, привыкшихъ получать бѣломорскую рыбу только въ ноябрѣ мѣсяцѣ, по зимнему пути.

Въ 1832 году, *Лешевичъ-Бородулинъ* представилъ описаніе и карты проектированнаго имъ водянаго пути отъ Бѣлаго моря до озера Онего на рр. Выгъ и Телекинскую. Для провѣрки проекта посланъ былъ, отъ морскаго вѣдомства, капитанъ 1-го ранга флигель-адъютантъ Казарскій, который выполненіе проекта нашелъ возможнымъ. Избравъ кратчайшія разстоянія и легчайшіе способы для устраненія встрѣчающихся на пути препятствій, онъ составилъ особое описаніе всего водянаго сообщенія.

Въ 1835 году, одинъ изъ жандармскихъ офицеровъ представилъ графу Бенкендорфу проектъ о соединеніи каналомъ Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ, также указывая для этого направленіе весьма близкое къ Антоновскому.

Въ 1858 году, бывшій Архангельскій губернаторъ *Арендаренко* представилъ проектъ соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ, объясняя, что *объ этомъ усердно ходатайствуютъ мѣстные жители.* По этому проекту путь направлялся отъ г. Повѣнца до Сумскаго посада, на протяженіи 192 верстъ, изъ коихъ 106 верстъ по рѣкамъ и озерамъ, а на 46 верстахъ требовались каналы.

Въ томъ-же году, въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ Николаевичъ, во время пребыванія Своего въ Архангельскѣ, благосклонно отнесся къ такой просьбѣ купцовъ гг. Колы и Кеми, мѣщанъ Сумскаго посада и государственныхъ крестьянъ Кольскаго и Кемскаго уѣздовъ. Благодаря Высочайшему вниманію, по распоряженію бывшаго главнаго управленія путей сообщенія, былъ отправленъ для изысканій капитанъ Лебедевъ. Къ сожалѣнію, оказалось, что Лебедевъ избралъ самое неудобное направленіе пути. Впрочемъ, проектъ былъ оставленъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія безъ послѣдствій только въ виду, показавшейся, громадной стоимости требуемаго сооруженія.

VI.

Въ 1866 году, новый Архангельскій губернаторъ, *князь Гагаринъ*, доносилъ министру внутреннихъ дѣлъ, что осуществленіе предполагаемаго сообщенія составляетъ *преобладающее желаніе жителей Архангельской губерніи.*

Въ 1868—69 годахъ, съ цѣлію устроить водяной путь между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ, составилось *общество частныхъ капиталистовъ.* Произведенныя обществомъ въ 1869, 1870, 1871 и 1874 годахъ подробныя гидро-техническія и геологическія изслѣдованія мѣстности въ избранномъ направленіи пути несомнѣнно доказали, какъ утверждало общество, полную осуществимость и даже относительную легкость предпріятія въ техническомъ отношеніи.

Въ 1870 году, *Повѣнецкіе жители* обращались къ Олонецкому губернатору Григорьеву съ просьбою о содѣйствіи въ дѣлѣ соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ. Къ ходатайству этому сочувственно отнесся бывшій тогда министръ внутреннихъ дѣлъ, генералъ-адъютантъ А. Е. Тимашевъ.

Въ 1871 году, генералъ-адъютантъ *К. Н. Посьетъ*, сопутствовавшій Его Императорскому Высочеству Великому Князю Алексѣю Александровичу въ путешествіи по сѣверу, въ донесеніи своемъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу Великому Князю Константину Николаевичу, высказалъ мнѣніе, что соединеніе Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ имѣетъ несомнѣнно важное торгово-промышленное значеніе.

Въ 1874 году, вопросъ этотъ возбужденъ въ Олонецкомъ губернскомъ земскомъ собраніи, которое, указывая на неотложность его рѣшенія, просило Правительство о производствѣ техническихъ изысканій.

Въ 1875 году, въ министерство путей сообщенія поступили предложенія *т. Ахшарумова* и К° объ устройствѣ воднаго пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ на акціонерныхъ основаніяхъ, при содѣйствіи Правительства; причемъ соучастниками проектируемаго къ учрежденію общества были представлены техническія изысканія, одобренныя въ общихъ основаніяхъ комитетомъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Въ 1882 году, министръ путей сообщенія, генералъ-адъютантъ

VII.

К. И. Посьетъ, внесъ записку о соединеніи Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ въ комитетъ министровъ, который вполнѣ присоединился къ мнѣнію генералъ-адъютанта Посьета о необходимости произвести предварительныя изысканія по сооруженію канала.

Такъ какъ въ теченіи трехъ лѣтъ вопросъ оставался нерѣшеннымъ, то населеніе Олонецкой губерніи сдѣлало новую попытку, сопряженную уже съ значительною, для небогатаго средствами населенія, жертвой. Повѣнецкое уѣздное земство очередной сессіи 1885 г. ассигновало, на необходимыя для Бѣломорско-Онежскаго канала правительственныя изысканія, 3000 руб., а Олонецкое губернское земское собраніе той-же сессіи постановило: 1) ходатайствовать предъ высшимъ правительствомъ о производствѣ изысканій по сооруженію воднаго пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ, ассигновавъ на это, въ пособіе Правительству, 12,000 руб., и 2) о возможно скорѣйшемъ начатіи работъ по самому сооруженію воднаго пути.

Такимъ образомъ, предположенія о соединеніи Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана, чрезъ Онежское озеро, съ Балтійскимъ моремъ и Волгою, постоянно и настойчиво поднимавшіяся въ сферахъ правительственныхъ, торгово-промышленныхъ и въ средѣ поморскаго населенія, въ теченіи почти 100 лѣтъ, служатъ несомнѣннымъ признакомъ, что вопросъ этотъ не случайный и не произвольный, но имѣетъ для страны существенное жизненное значеніе.

При усиленной и энергичной поддержкѣ Олонецкаго губернатора Григорьева, въ теченіе почти двадцатилѣтняго управленія краемъ хорошо ознакомившагося съ его нуждами и давно уже указывающаго на благодѣтельное значеніе Бѣломорско-Онежскаго канала для бѣдствующаго мѣстнаго населенія,—возбужденныя въ 1885 году ходатайства земскихъ собраній—Повѣнецкаго уѣзднаго и Олонецкаго губернскаго разрѣшились въ самомъ благопріятномъ смыслѣ. Высочайше утвержденнымъ, 8 марта 1886 года, положеніемъ комитета министровъ разрѣшено было министру путей сообщенія произвести на средства казны, безъ всякаго пособія земства, какъ подробныя техническія изысканія для устройства искусственнаго воднаго пути между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ, такъ и подробное изслѣдованіе экономическаго значенія проекти-

руемаго пути. При докладѣ сего дѣла изволилъ присутствовать въ комитетѣ министровъ Его Императорское Высочество Великій Князь Владиміръ Александровичъ. Къ объясненіямъ гг. министровъ о первостепенномъ государственномъ значеніи Бѣломорско-Онежскаго канала, Его Императорскому Высочеству благоугодно было присовокупить, что „*мѣстное населеніе съ особеннымъ участіемъ слѣдитъ, какъ лично убѣдился Его Высочество при посѣщеніи Своемъ Олонецкой губерніи, за разрѣшеніемъ упомянутаго вопроса. Готовность мѣстнаго земства къ пожертвованіямъ изъ своихъ скудныхъ средствъ, для осуществленія этого дѣла, служитъ достаточнымъ доказательствомъ того, какія надежды возлагаются жителями этого края на устройство помянутаго пути*"....

На ассигнованныя въ распоряженіе министерства путей сообщенія средства, спеціальною партіею инженеровъ и техниковъ, съ 1886 года, производились техническія изысканія. Что-же касается экономическаго изслѣдованія, то, за неассигнованіемъ испрашивавшагося на этотъ предметъ особаго кредита отъ казны, министръ путей сообщенія просилъ Олонецкаго губернатора оказать содѣйствіе въ означенномъ дѣлѣ привлеченіемъ административныхъ и земскихъ учрежденій Олонецкой губерніи къ собиранію и доставленію въ департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній возможно болѣе точныхъ и подробныхъ свѣдѣній, что существенно важно для успѣха дальнѣйшихъ ходатайствъ министерства объ отпускѣ средствъ на устройство самаго пути.

Олонецкое губернское земство, особенно заинтересованное въ настоящемъ дѣлѣ, относящемся къ насущнымъ хозяйственнымъ вопросамъ Олонецкаго края, съ полною готовностью отнеслось къ исполненію выраженнаго въ отзывѣ начальнику губерніи требованія министра путей сообщенія, и дабы обстоятельно выяснить, въ какой степени усовершенствованный водный путь, между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ, будетъ соотвѣтствовать экономическимъ условіямъ Сѣвернаго края, нашло нужнымъ произвести экономическое изслѣдованіе при содѣйствіи свѣдущихъ и знакомыхъ съ подобнымъ дѣломъ лицъ. Утвердивъ заблаговременно составленную Олонецкою губернскою земскою управою программу (приложеніе № 1) экономическаго изслѣдованія, губерн-

ское земское собраніе отпустило на этотъ предметъ въ распоряженіе управы 5000 рублей и притомъ добавило, что кромѣ указанныхъ программою вопросовъ, лица, которымъ поручено будетъ экономическое изслѣдованіе, обязаны обратить особенное вниманіе на собираніе и такихъ свѣдѣній, которыя-бы касались не только существующихъ промысловъ и потребностей перевозки, но и освѣтили-бы вопросъ съ точки зрѣнія будущаго развитія такихъ промысловъ которые безъ существованія воднаго пути не могли и выразиться по настоящее время, несмотря на наличіе всѣхъ остальныхъ условій, подробное опредѣленіе которыхъ, безъ сомнѣнія и послужитъ главнымъ доказательствомъ необходимости и пользы Бѣломорскаго канала.

На основаніи вышеозначеннаго постановленія губернскаго земскаго собранія, губернскою управою приглашенъ былъ, въ лѣто 1887 года, для собиранія статистико-экономическихъ свѣдѣній въ районѣ Бѣломорскаго воднаго пути, членъ общества содѣйствія русской промышленности и торговли Н. А. Крыловъ, заявившій свои разностороннія знанія многими замѣчательными статьями, между которыми особеннаго вниманія заслуживаетъ статья: „поѣздка въ Америку“ (Журн. Русск. Суд. № 1—6, 1886 г.), гдѣ со стороны автора видна особенная наблюдательность и любознательность по части хозяйственно-экономическихъ вопросовъ. Ревностный и серьезный сотрудникъ Н. А. Крыловъ произвелъ подробныя изслѣдованія въ Заонежьѣ, Бѣломорскихъ побережьяхъ, на прибрежьяхъ Ледовитаго океана отъ Кандалакши до Колы и оттуда по всему Мурманскому берегу. Крыловымъ въ помощь себѣ приглашенъ былъ кандидатъ Московскаго университета П. Н. Иковъ, участвовавшій въ трудахъ А. А. Клопова, производившаго въ 1886 году изслѣдованіе Волжской хлѣбной торговли, по порученію министерствъ финансовъ и государственныхъ имуществъ. Кромѣ того, по приглашенію губернской земской управы, въ мѣстностяхъ, расположенныхъ около проектируемаго воднаго пути, на Мурманѣ, Сѣверной Двинѣ и въ Архангельскѣ, собирали свѣдѣнія редакторъ журнала „Русское Судоходство“ М. Ѳ. Мецъ и отставной капитанъ 2-го ранга А. Е. Конкевичъ.

Независимо сего, въ дѣлѣ экономическаго изслѣдованія выра-

зилъ самое горячее просвѣщенное содѣйствіе начальникъ губерніи тайный совѣтникъ Григорьевъ, объѣхавшій вмѣстѣ со мною часть Бѣломорскаго побережья для содѣйствія и собиранія различныхъ свѣдѣній на мѣстахъ. Подъ его руководствомъ собраны разнородныя свѣдѣнія, способствующія разъясненію полезнаго значенія непрерывнаго воднаго пути изъ Онежскаго озера въ Бѣлое море. Затѣмъ изъ губернскаго статистическаго комитета переданы были въ губернскую земскую управу всесторонніе данныя, которыя, съ одной стороны, значительно пополнили собранные матеріалы, а съ другой, отчасти помогли сдѣлать повѣрку и критическій разборъ доставленныхъ Н. А. Крыловымъ матеріаловъ и въ связи съ ними —изложить общій систематическій очеркъ, представляемый на благосклонное вниманіе Правительства. Кромѣ компетентности интеллигентныхъ силъ, участвовавшихъ въ собираніи свѣдѣній, за достовѣрность настоящаго труда говоритъ и то, что изложенныя въ немъ свѣдѣнія провѣрены и разработаны при ближайшемъ участіи хозяйственно-экономическаго органа (губернской земской управы) и при содѣйствіи губернскаго статистическаго комитета,—учрежденій, знакомыхъ съ производительностью и экономическимъ положеніемъ края, съ дѣйствительными и настоятельными нуждами населенія.

Въ видахъ разъясненія вопроса съ экономической точки зрѣнія, т. е. въ отношеніи выгодъ и возмѣщенія затратъ, которыхъ потребуетъ устройство воднаго пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ,—мною составлена общая сводная вѣдомость (приложеніе III), въ которой сгруппированы, основанныя на изслѣдованіи, статистическія данныя о провозѣ продуктовъ отъ Бѣлаго моря на внутренніе рынки и обратно на сѣверъ, съ указаніемъ, сообразно цѣнности груза, приблизительной доходности, обезпечивающей расходы по сооруженію канала.

Необходимо замѣтить, что въ основаніе вычисленія количества грузовъ приняты свѣдѣнія, большею частію заимствованныя изъ современнаго экономическаго положенія края, неблагопріятнаго, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія.

Нѣтъ сомнѣнія, что выгодная эксплоатація товарнаго движенія по Бѣломорско-Онежскому каналу вполнѣ можетъ быть

обезпечена естественными богатствами Сѣвернаго края, промышленная производительность котораго, съ устройствомъ удобнаго пути должна усилиться въ значительной степени. Удобства и дешевизна водяной перевозки грузовъ предъ сухопутной, прежде всего окажутъ благотворное вліяніе на главныя отрасли промышленности Сѣвернаго края—лѣсную и рыбную *). Затѣмъ, неисчерпаемые источники рудъ **), заключающихся въ громадныхъ залежахъ желѣза, свинца, мѣди и другихъ ископаемыхъ, привлекутъ на Сѣверъ капиталистовъ, и въ обширныхъ размѣрахъ упрочится горное дѣло, начало которому положилъ Императоръ Петръ Великій. Съ увѣренностью можно сказать, что Заонежскій край, при эксплоатаціи его минеральнаго богатства, вытѣснитъ изъ сѣверо-западнаго района Россіи заграничное желѣзо, чугунъ, сталь и разныя подѣлки, привозимые нынѣ на милліоны рублей ежегодно.

Съ устройствомъ воднаго пути, вызовется правильное развитіе звѣриныхъ и другихъ морскихъ промысловъ, оживетъ предпріимчивый духъ населенія, откроются разнородныя отрасли народной дѣятельности, прекратится вліяніе иностранныхъ капиталистовъ и мѣстныхъ монополистовъ, эксплоатирующихъ бѣдное населеніе и увеличится производительность труда. Торгово-промышленная дѣятельность подниметъ значеніе нашихъ обширныхъ водъ и уничтожится прежняя обособленность Сѣвера. Нынѣ поморскіе продукты съ Бѣлаго моря въ С.-Петербургъ идутъ вокругъ Норвегіи и Швеціи, на протяженіи слишкомъ 10,000 верстъ, съ устройствомъ же прямаго воднаго пути они прослѣдуютъ только 800 верстъ, вслѣдствіе чего значительно сократится время переѣзда, не будетъ крушеній судовъ, влекущихъ за собою громадные убытки и перевозка грузовъ между Бѣлымъ моремъ и С.-Петербургомъ обойдется значительно дешевле.

Кромѣ улучшенія и удешевленія сбыта разныхъ статей торговли и промышленности Сѣвернаго края, Бѣломорско-Онежскій ка-

*) О значеніи лѣсныхъ и рыбныхъ промысловъ часть II гл. 2 и 3; заключеніе въ статьѣ: „выгоды канала“.

**) О рудахъ часть I гл. 2 и о горной производительности часть II гл. 2 и 3, заключеніе въ ст. „выгоды канала“.

налъ, служа продолженіемъ Маріинской системы на Сѣверъ, дастъ возможность дешевой закупки и передвиженія хлѣбнаго товара изъ низовыхъ губерній въ Поморье для обезпеченія населенія продовольствіемъ и увеличенія чрезъ западные порты Бѣлаго моря хлѣбной торговли съ норвежскими рыбопромышленниками. Тогда значительно понизится цѣна на хлѣбъ и онъ не будетъ считаться роскошью, какъ теперь. Уничтожится конкуренція американцевъ, нынѣ уменьшившая сбытъ хлѣба въ Швецію и Норвегію изъ Архангельскаго порта; усилится привозъ мануфактурныхъ, колоніальныхъ и другихъ произведеній для мѣстнаго потребленія. Расходы по устройству предполагаемаго пути будутъ способствовать оживленію хозяйственной дѣятельности и заработковъ населенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличенію финансовыхъ рессурсовъ государства, являясь новымъ и весьма производительнымъ факторомъ внутреннихъ производительныхъ силъ.

Говоря о несомнѣнной экономической выгодѣ устройства канала, умѣстно будетъ указать на примѣръ американцевъ. Они проводятъ желѣзныя дороги не въ одни только промышленные пункты, но и въ пустынныя плодородныя мѣстности; землю отдаютъ въ аренду, стараясь этимъ путемъ разселить поселенцевъ и оживить желѣзно-дорожную линію, чтобы затѣмъ возить ихъ самихъ, все что они производятъ и все, что для нихъ потребно. Тоже самое можетъ быть и въ Поморьѣ, одаренномъ, если не плодородною землею, то другими разнообразными богатствами, нынѣ втуне лежащими. Хотя здѣсь въ настоящее время нѣтъ достаточнаго количества готовыхъ грузовъ, ожидающихъ сооруженія канала и достаточныхъ для того, чтобы окупить произведенныя затраты, но за то, въ нашемъ Сѣверномъ краѣ, имѣются всѣ задатки для успѣшнаго развитія торгово-промышленной жизни, главнымъ двигателемъ которой можетъ быть только усовершенствованный водный путь.

При широкомъ экономическомъ значеніи, проектируемый путь представляетъ выгодное предпріятіе и съ коммерческой стороны.

Ни населеніе Балтійскаго нашего прибрежья, ни жители береговъ Чернаго моря, не представляютъ столько задатковъ для развитія морскаго дѣла, какъ сѣверные наши поморы, соорудившіе

и содержащіе собственными средствами до 1200 морскихъ судовъ. Бѣломорско-Онежскій каналъ будетъ способствовать поддержанію и дальнѣйшему развитію на Бѣломъ морѣ торговаго флота, для котораго найдутся всѣ необходимые матеріалы. Мореплаваніе, преумножая морскія силы государства, создастъ лучшій контингентъ опытныхъ и отважныхъ моряковъ для военнаго флота.

Судостроеніе и судоходство приведутъ въ обращеніе огромные капиталы, доставятъ занятія многимъ тысячамъ людей, создадутъ рынки для сбыта сельскихъ ремесленныхъ, фабричныхъ и хлѣбныхъ произведеній. При этомъ каналъ соединитъ развивающееся морское дѣло Поморья и всего Бѣлаго моря съ сѣверными нашими озерами, съ С.-Петербургомъ и Балтійскимъ моремъ (слѣдовательно съ Волгою и южными морями) и, служа дѣлу всей Россіи, будетъ имѣть общегосударственное значеніе.

Но никакіе экономическіе и коммерческіе интересы отъ Бѣломорско-Онежскаго пути не могутъ сравниться съ стратегическими и политическими разсчетами для государства. По направленію этого пути, чрезъ дремучіе кемскіе и повѣнецкіе лѣса, въ 1702 году, Преобразователь Россіи, Императоръ Петръ I совершилъ безпримѣрный въ военныхъ лѣтописяхъ походъ изъ Бѣлаго моря съ войскомъ и яхтами, послѣдствіемъ котораго было завоеваніе Балтійскаго побережья и основаніе Петербурга; съ осуществленіемъ же канала потомкамъ геніальнаго Императора, чрезъ два столѣтія послѣ такого славнаго похода, получится возможность изъ завоеванной Великимъ Петромъ мѣстности, тѣмъ же путемъ, но только благоустроеннымъ, отправить войска и военныя суда для защиты искони принадлежащаго Россіи Сѣвернаго края. Никакая блокада не остановитъ на этомъ пути передвиженія войскъ, военныхъ судовъ, артиллеріи и различныхъ военныхъ принадлежностей. Торговля и промышленность, какъ въ мирное, такъ и въ военное время, одинаково будутъ продолжать свою кипучую дѣятельность.

Одинъ изъ упомянутыхъ мною выше изслѣдователей, отставной капитанъ 2-го ранга А. Е. Конкевичъ, между прочимъ, выяснилъ, что на Мурманскомъ берегу Ледовитаго океана въ числѣ многихъ, омываемыхъ гольфстремомъ, незамерзающихъ и совершенно

закрытыхъ отъ океанскаго волненія бухтъ, обращаетъ на себя особенное вниманіе обширный *Мотовскій* заливъ, съ гаванью „Озерко", глубоко вдающійся въ *Рыбачій* полуостровъ *). По углубленію и величинѣ эта гавань можетъ вмѣстить большое количество самыхъ крупныхъ современныхъ военныхъ судовъ, которыя въ силу природныхъ условій этой гавани, могли-бы считать себя всегда свободными выйти въ открытый океанъ для преслѣдованія своихъ цѣлей, чего нашъ флотъ не имѣетъ нигдѣ въ своей обширной Имперіи. Съ устройствомъ тамъ крейсерскаго порта, прорытіе канала между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ сдѣлается существенною необходимостью для внутренняго и удобнѣйшаго сообщенія съ Кронштадтомъ, въ видахъ доставки туда всѣхъ необходимыхъ предметовъ потребностей, какъ жизненныхъ, такъ и военныхъ.

Въ настоящее время, когда уже произведены техническія и экономическія изысканія для устройства скораго и удобнаго водяного пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ, надежды на безотлагательное осуществленіе этого пути особенно сильно возбуждены между поморами и населеніемъ Олонецкой губерніи. Сознавая, что только по устройствѣ удобнаго доступа въ обширную и одаренную природными богатствами окраину, оживится предпріимчивость и народный трудъ приметъ широкіе размѣры, сѣверяне вѣрятъ, что нынѣшнія благія начинанія на *экономическое благо полуночнаго края*, не будутъ снова заброшены и что заботы о немъ Правительства будутъ имѣть счастливый конецъ.

Высшія государственныя выгоды неотступно и безотлагательно обязываютъ связать Сѣверъ въ общую экономическую жизнь и едва-ли позволительно думать, что къ скорому и энергическому осуществленію сооруженія канала явятся препятствія. Всѣ, выясненныя экономическимъ изслѣдованіемъ, данныя убѣждаютъ, что теперь же необходимо помочь бѣдствующему населенію и позаботиться объ измѣненіи ненормальныхъ условій, влекущихъ за собою голодовки, болѣзни, вымираніе, постоянную необезпеченность продовольствія, ежегодные милліонные убытки въ народномъ хо-

*) Прилагается карта.

зайствѣ, застой въ промышленности и полную беззащитность при нападеніи непріятеля.

При господствующемъ убѣжденіи высшихъ государственныхъ дѣятелей о необходимости поднять нашъ Сѣверъ, особенно благопріятнымъ для успѣшнаго разрѣшенія вопроса слѣдуетъ принять лично выражаемое сочувствіе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Владиміра Александровича, Который, при неоднократныхъ посѣщеніяхъ Своихъ Олонецкаго края, съ живымъ интересомъ относился къ экономическимъ нуждамъ населенія, лично ознакомившись съ ними. Наконецъ, дѣло это близко принимаетъ къ сердцу нашъ Дорогой Отецъ—Монархъ, поставившій задачею своей жизни, неустанную заботу о благѣ Своего народа и всестороннемъ преуспѣяніи Государства.

Чѣмъ смѣлѣе и шире осуществится ожидаемое предпріятіе по отношенію къ Русскому Сѣверу, тѣмъ скорѣе и вѣрнѣе будутъ не только излечены экономическіе недуги, но и достигнуты политическія задачи Россіи. Не иначе, какъ съ возрожденіемъ нашего Сѣвера и съ появленіемъ русскаго флота въ его незамерзающихъ и самою природою огражденныхъ заливахъ, Россія будетъ имѣть несомнѣнный успѣхъ при серьезныхъ международныхъ недоразумѣніяхъ и спорахъ. И какъ только проложится путь, намѣченный самою природою и указанный еще геніальнымъ взоромъ Петра Великаго, Сѣверъ воспрянетъ и, дохнувъ могучею грудью, заживетъ новою дѣятельною жизнью; его отчужденность, пережитыя бѣдствія и безплодные труды останутся лишь въ печальныхъ воспоминаніяхъ. Знаменательное по своему важному значенію сооруженіе, обезсмертитъ выполнителей его и въ годину испытанія окажетъ Государству услуги, которыя не оцѣнятся милліардами.

В. Савельевъ.

ЧАСТЬ I.

НАСТОЯЩЕЕ ПОЛОЖЕНІЕ СѢВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.

Водораздѣлъ Бѣлаго и Балтійскаго морей.

Работы И. С. Полякова.

По порученію Императорскаго русскаго географическаго общества и общества естествоиспытателей при Петербургскомъ университетѣ, И. С. Поляковъ произвелъ изслѣдованіе водораздѣла Бѣломорскаго, Балтійскаго и Верхневолжскаго. Работа г. Полякова длилась съ 1871 по 1873 гг. и дала полный орографическій очеркъ этого водораздѣла. Его физико-географическія изслѣдованія имѣли въ основаніи фауну этой мѣстности и привели къ выводу, что Онежское озеро отдѣляется отъ Бѣлаго моря отрогами Валдайской плоской возвышенности.

Высшія точки этой возвышенности, отъ 900 до 1000 ф. надъ океаномъ, лежатъ въ верховьяхъ р. Волги, въ мѣстностяхъ озеръ: Селигера, Овселуга, двухъ Верхитовъ, Волго и др. Отсюда покатость направляется на СВ къ оз. Лаче, Пудожу, Водлозеру и Сегозеру. Въ этомъ водораздѣльномъ пространствѣ нѣтъ рѣзко разграниченныхъ высотъ. Наблюденія привели г. Полякова къ мнѣнію, что здѣсь нѣкогда развивался ледниковый періодъ. Вся эта мѣстность изобилуетъ озерами, которыя представляютъ собою послѣдствія таянія ледниковъ. Основныя горныя породы закрыты пластами горныхъ образованій, въ которыхъ разбросаны глыбы гранита въ видѣ валуновъ. Здѣсь же сохранились остатки моренъ *) въ видѣ удлиненныхъ хребтовъ, сопровождаемыхъ съ

*) Моренъ,—швейцарское названіе валуновъ и обломковъ, сносимыхъ въ долины ледниками (Глоссарій Ляй-Эля, пер. Мина).

двухъ сторонъ или озерами, или болотистыми низменностями, изъ которыхъ текучія воды идутъ къ Бѣлому или Балтійскому морю.

Кратчайшее разстояніе между судоходными пунктами бассейновъ этихъ морей лежитъ между сѣверною оконечностью Онежскаго озера у гор. Повѣнца и южной бухтой Бѣлаго моря у сел. Сороки.

Пространство между этими пунктами покрыто естественною сѣтью рѣкъ и озеръ, издревле служащихъ передвиженію на малыхъ лодкахъ съ незначительными волоками. Разстояніе между Повѣнцомъ и Сороками—240 верстъ, изъ числа которыхъ двѣ трети пути годны для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи. Остальное пространство,—не болѣе 80-ти верстъ,—придется углубить, расчистить, устроить шлюзы и плотины, чтобы открыть непрерывный путь между Каспійскимъ, Балтійскимъ и Бѣлымъ морями.

Ось канала.

Ось этого пути къ сѣверу отъ Онежскаго озера идетъ черезъ Выгозеро и рѣку Выгъ, служащихъ выходнымъ путемъ обширной сѣти побочныхъ водныхъ путей, оживляющихъ всю площадь, лежащую между Финляндіей, Бѣлымъ моремъ, бассейномъ рѣки Онеги и на югѣ примыкающую къ Онежскому озеру.

Площадь пути.

На этой площади считается 41,256 квадратныхъ верстъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, Олонецкой губерніи, и 30,000 квадратныхъ верстъ въ южной части Кемскаго уѣзда, Архангельской губерніи. Весь этотъ обширный край своимъ населеніемъ и промышленностью обязанъ только воднымъ путямъ. По этимъ путямъ проникъ русскій народъ въ Чудь, Корелу и Лапландію и мирнымъ путемъ объединилъ этотъ край съ Россіей.

Проѣздъ англичанъ.

Слишкомъ три вѣка тому назадъ, въ 1566 году, англичане, Томасъ Соусземъ и Джонъ Спаркъ, проплыли этимъ путемъ съ товаромъ въ Новгородъ и описываютъ этотъ водяной путь совершенно такимъ же, какъ онъ существуетъ въ настоящее время *). Затѣмъ геній Петра Великаго въ 1702 году указалъ на важность соединенія Бѣлаго моря съ Балтійскимъ. Потомъ возникалъ цѣлый рядъ попытокъ и ходатайствъ частныхъ предпринимателей,

Частные предприниматели.

*) Олонецкія Губернскія Вѣдомости 1887 г., № 23.

отъ 1800 до 1875 года, чтобы завладѣть этимъ путемъ, и эксплоатировать его въ свою пользу.

Земство.

Но настоящее положеніе Сѣвера Россіи не таково, чтобы этотъ важный государственный путь не заслуживалъ вниманія со стороны Правительства. Олонецкое губернское земство въ своихъ постановленіяхъ оцѣнило необходимость его для края и озаботилось освѣтить этотъ вопросъ съ экономической стороны, дабы выяснить всестороннее значеніе, на сколько этотъ путь заслуживаетъ казенныхъ затратъ.

ГЛАВА I.

Населенность и экономическое положеніе края.

История края.

1227 г.

Вся страна, занимаемая нынѣ Олонецкою губерніею и Кемскимъ уѣздомъ Архангельской губерніи, называлась у новгородцевъ *Обонежскою пятиною*, или *Заонежскими погостами*. Въ 1227 году большая часть Корелiи, безъ насильственныхъ мѣръ, приняла св. крещеніе. Жители стали постепенно обращаться къ осѣдлой жизни, ознакомились съ выгодами торговли и промышленности и, платя дань новгородцамъ, пользовались ихъ покровительствомъ. Въ это время нѣмецкіе и голландскіе купцы рубили здѣсь лѣсъ, добывали слюду и желѣзо и производили мѣновую торговлю преимущественно на пушной товаръ.

По покоренiи Новгорода, Иванъ III причислилъ Обонежскую пятину къ новогородскому уѣзду, большую часть ея волостей отказалъ въ казну, нѣкоторыя пожаловалъ боярамъ. Край колонизировался сначала новгородцами, а потомъ москвичами.

1552 г.

Въ XVI столѣтіи, въ Англіи образовалось общество Мистеріи (the Mistery) для открытія новаго пути въ Китай и Индію, черезъ сѣверныя страны. Мая 11-го дня 1552 г. три корабля снялись съ якорей у Гетфорда, обогнули Св. Носъ, во льдахъ разлучились, два погибли, а третій „Эдуардъ Бонавентура“ присталъ 24

1553 г.

августа 1553 года къ устью Двины у посада Ненокера.

Оттуда командиръ Ченслеръ отправился въ Холмогоры и, съ дозволенія тамошняго воеводы Фофана Макарова, поѣхалъ на саняхъ въ Москву. Царь Иванъ Васильевичъ обласкалъ странниковъ и послалъ Эдуарду VI дружелюбную грамоту съ дозволеніемъ англійскимъ торговцамъ торговать въ Россіи безъ всякихъ задержекъ. Ченслеръ тѣмъ же путемъ возвратился въ свое отечество, и въ Лондонѣ образовалась „Компанія для торговли съ Россіею, Персіею и сѣверными странами“, которая получила отъ Царя льготную грамоту. Съ тѣхъ поръ сношенія Россіи со всѣмъ міромъ черезъ Бѣлое море не прекращались. И по мѣрѣ того,

какъ развивалась бѣломорская торговля, падала торговля на Балтійскомъ морѣ *).

Въ 1566 году англичане Томасъ Соусвемъ и Джонъ Спаркъ 1566 г.
приплыли изъ Холмогоръ въ Сороки. Тутъ они взяли три лодки съ 12 ю гребцами и съ товаромъ направились 3-го августа вверхъ по рѣкѣ Выгъ. Черезъ пороги перетаскивали лодки и кладь берегомъ съ помощью жившихъ тамъ людей, арендаторовъ земель Соловецкаго монастыря. 6-го августа были въ деревнѣ Парандовѣ, а 7-го выѣхали изъ Воицкаго и ночевали въ с. Койкинцахъ. Здѣсь перемѣнили лодки, отпустили провожавшаго ихъ служителя Соловецкаго монастыря, который отказался отъ всякаго вознагражденія за труды, и 8-го августа, на веслахъ, черезъ Выгозеро прибыли на ночлегъ въ д. Телекину. 10-го поднялись до Маткозера, выгрузили товаръ и на лошадяхъ доѣхали до г. Повѣнца. 12 августа въ двухъ лодкахъ выѣхали они изъ Повѣнца и 25-го утромъ были въ Сермаксахъ, а 30-го августа въ 2 часа пополудни прибыли въ Новгородъ. Здѣсь застали агента торговаго товарищества Уильяма Роули и сдали весь привезенный товаръ, потому что въ пути не продали ничего по причинѣ крайней бѣдности жителей пройденной ими мѣстности.

Описывая свой путь, англичане замѣчаютъ, что перевозка клади между Повѣнцомъ и Сороками невозможна по причинѣ пороговъ и совѣтуютъ направлять товаръ изъ Повѣнца зимнимъ путемъ въ Сумскій-Посадъ на саняхъ, ибо лѣтомъ за неимѣніемъ пути движенія не бываетъ. Они прибавляютъ, что въ Повѣнцѣ имѣется складовъ по крайней мѣрѣ на 10-ть кораблей, а по отзыву русскихъ, для перевозки клади зимнимъ путемъ можно располагать 2000 подводъ. Эти подводы ежегодно отправляются порожнемъ въ Сумскій-Посадъ за солью, которую послѣ сбываютъ на новгородскомъ рынкѣ и въ другихъ мѣстахъ **).

Въ этомъ описаніи особенно характерно то, что 300 лѣтъ слишкомъ, т.-е. вплоть до учрежденія земства въ Олонецкой губерніи, описанный путь отъ Повѣнца къ Бѣлому морю оставался

*) „Истор. очеркъ Сѣв. края“, г. Семенова.

**) Олон. Губ. Вѣд. 1887 г. № 23 „Путешествіе по Россіи и Персіи Антона Дженкинсона“.

бозъ всякаго измѣненія. Сообщеніе было лѣтнее только черезъ пороги съ опасностію жизни и потери товара, а зимній на са-

1879 г. няхъ. Но, въ 1879 году земство устроило почтовую колесную дорогу отъ Повѣнца до Сумскаго Посада и нынѣ подняло вопросъ объ улучшеніи воднаго пути до Сорокъ.

1584 г. Между тѣмъ, такъ какъ по опыту англичанъ короткій путь отъ Бѣлаго моря оказался неудобенъ, товары продолжали идти на Холмогоры, гдѣ перегружались на дощаники и направлялись на Вологду и потомъ волокомъ на Ярославль, Москву, Кострому и внутрь Россіи. Въ 1584 г. основанъ г. Архангельскъ, и торговля изъ Холмогоръ перешла въ него, гдѣ такъ быстро разширялась, что при Петрѣ Великомъ число приходящихъ кораблей простиралось отъ 100 до 150, а цѣнность привоза и отпуска до 1½ милл.

1703 г. рублей. Послѣ основанія Петербурга дѣла приняли другой оборотъ. Торговымъ людямъ велѣно было возить ⅔ товаровъ

1722 г. въ Петербургъ и только ⅓ въ Архангельскъ. Въ 1722 г. запрещенъ былъ привозъ товаровъ въ Архангельскъ для отпуска за море, и позволено доставлять въ него только такое количество хлѣба и другихъ предметовъ, какое необходимо было для продо-

1724 г. вольствія жителей. Въ 1724 г. число кораблей упало до 29, а отпускъ и привозъ на 280,000 руб. Упадокъ торговли обездолилъ всѣхъ прибрежныхъ жителей Бѣлаго моря; вновь понадобились льготы, и въ царствованіе Екатерины II торговля опять возобновилась, особенно же она развилась со времени открытія Маріинской системы, когда приволжскія губерніи вошли въ дешевое сообщеніе съ Сѣвернымъ моремъ.

1768 г. При образованіи губерній въ 1768 г., Сѣверный край вошелъ въ составъ Архангельской губерніи. Впослѣдствіи изъ нынѣшнихъ—Архангельской и Вологодской губерній учреждены намѣстничества, а нынѣшняя Олонецкая губернія причислена была къ Петербургской губерніи. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія Сѣверный край раздѣлили на три губерніи: Архангельскую, Вологодскую и Олонецкую. Это раздѣленіе осталось и до сихъ поръ *).

*) „Историческій Очеркъ". Извлеченъ изъ сочиненій Н. И. Костомарова: „Сѣверно-русскія Народоправства и Очеркъ Торговли Московскаго Государства".

Весь край къ сѣверу отъ Онежскаго озера до Бѣлаго моря и далѣе до Ледовитаго океана имѣетъ почву неплодородную; климатическія условія невыгодны для земледѣлія. До предѣловъ лѣсной растительности все пространство покрыто сплошными лѣсами, а за предѣлами ихъ роста простираются тундры, пригодныя только для оленеводства. Населеніе, не могущее продовольствоваться земледѣльческимъ трудомъ, обратилось къ промысламъ: рыбному, звѣриному, лѣсному; а далѣе къ сѣверу, въ Лапландіи, сверхъ этого занимается оленеводствомъ и перекочевываетъ для пастьбы своихъ оленей или для ловли рыбы. Почва.

Такого рода промышленность требуетъ простора. Здѣсь замѣтна въ населеніи центробѣжная сила; маленькіе поселки разбросаны по всему краю, деревни въ нѣсколько дворовъ группируются вдоль рѣкъ, по берегамъ озеръ и на морскомъ прибрежьѣ. Въ племенномъ отношеніи край дѣлится на русскихъ, кореловъ и лопарей; а въ административномъ дѣленіи край занимаетъ Повѣнецкій уѣздъ Олонецкой губерніи, Кемскій и Кольскій уѣзды Архангельской губерніи.

Площадь Повѣнецкаго уѣзда имѣетъ 41,256 квадр. верстъ, изъ нихъ 36,582 кв. вер. суши и 4,927 кв. вер. озеръ; такъ что Повѣнецкій уѣздъ составляетъ $^1/_{140}$ часть общей площади Европейской Россіи въ 5.077,892 кв. версты *); а внутреннія воды уѣзда составляютъ $^1/_{30}$ часть всѣхъ водъ Европейской Россіи, взятыхъ вмѣстѣ съ поверхностью Азовскаго моря, въ 155,000 кв. верстъ. Такое обиліе водъ Повѣнецкаго уѣзда дало особый характеръ всему строю жизни населенія. Пространство.

На пространствѣ 41,256 кв. вер., или 4.290,625 десятинахъ, кромѣ города числится 9 волостей, въ которыхъ 24 сельскихъ общества, состоящихъ изъ 388 деревень. Общее число домовъ уѣзда 3,627, а число всѣхъ жителей 26,030. Такъ что на одну деревню приходится 9 домовъ и 67 жителей. Все населеніе уѣзда, за исключеніемъ незначительной части пришлаго, составляютъ государственные крестьяне **). Населеніе.

*) Измѣреніе полк. Стрѣльбицкаго по спеціальной картѣ генер. шт. 10 верстъ въ дюймѣ.

**) Статистическія свѣдѣнія заимствованы: изъ записки секретаря Оло-

Надѣлъ. По выданнымъ владѣннымъ записямъ крестьянамъ отведено въ надѣлъ: 1) *земельный:* удобной 302,719 десятинъ и неудобной 241,376 дес.; 2) *лѣсной:* удобной 29,723 дес. и неудобной 9,305 дес. Всего 583,123 десятины.

Статистика. По свѣдѣніямъ Олонецкаго губернскаго статистическаго комитета 1886 г. въ крестьянскихъ семействахъ Повѣнецкаго уѣзда числится:

взрослыхъ		дѣтей до 14 л.		всѣхъ	
муж. п.	жен. п.	мужск.	женск.	мужск.	женск.
7,090	7,799	4,256	4,366	11,346	12,165
14,889		8,622		23,511	

Изъ среды этого населенія семействъ съ отдѣльнымъ домохозяйствомъ считается 4,242.

Способныхъ работниковъ мужч. и женщ. проживаетъ дома- 10,963
постоянно живетъ въ другихъ мѣстахъ - - - 1,232
во временныхъ отлучкахъ для заработковъ - - 896

Скотъ. Количество скота въ 1886 году было:

лошадей взрослыхъ - - - - - - 3,757
„ подростковъ - - - - - - 661
коровъ взрослыхъ - - - - - - 6,937
„ подростковъ - - - - - - 4,348
овецъ - - - - - - - - 8,797
свиней - - - - - - - - 181

Посѣвъ. Земли было засѣяно осенью 1885 г. озимыми и весною 1886 г. яровыми и другими:

	рожь.	ячмен.	овесъ.	картофель.	горох.	греча.	ленъ.	конопл.	сѣно.	
Засѣяно десятинъ	3694	1364	1611	301	1/5	16	131	100		=7217 д.
Употребл. сѣмянъ на десятину четверик. и гарнц.	45	1 ч. 22 г.	2 ч. 16 г.	3 ч. 51 г.	2 ч. 32 г.	1 ч. 11 г.	пуды. 5	10 1/2		
Собрано въ 1886 г.	15797	6169	16772	6449	39	40	1027	1900	576978	
Урожай былъ самъ	6	3 3/4	4 1/6	5 3/9	7	2				

нецкаго губернскаго статистическаго комитета, изъ данныхъ волостныхъ правленій и изъ таблицъ центральнаго статистическаго комитета. Поэтому въ единицахъ цифры будутъ разниться.

Кромѣ того собрано волокна льнянаго 964 пуда и коноплянаго 2,047 пудовъ.

Ростъ хлѣбовъ и травъ, а также уборка ихъ, по отзывамъ волостныхъ правленій, были хороши.

Выключая изъ этого урожая сѣмена, видно, что для продовольствія уѣзда представляется такая таблица: Продовольствіе.

	Уродилось.	Потребно на сѣмена.	Остается на продовольствіе.	Потребно для людей и скота.	Недостаетъ.
рожь четверт.	15,797	2,585	13,212	62,720	49,508
ячмень -	6,169	1,867	4,302	11,755	7,453
овесъ -	16,772	3,625	13,147	26,257	13,110
картофель -	6,449	1,143	5,306	11,755	6,449
горохъ -	39 гар.	—	—	5,877	5,877
гречи -	40	19	21	11,755	11,734
сѣна пудовъ-	576,978	—	все	1.600,000	1,000,000(*)

Приводя все въ пуды, видно, что не смотря на хорошій урожай, для населенія и его скота недостаетъ на продовольствіе 850,000 пудовъ хлѣба, крупы, картофеля и др. и 1.000,000 пуд. сѣна. При этомъ надо замѣтить, что на каждаго человѣка считается потребнымъ на годъ: 2 четверти ржи на хлѣбъ и квасъ, 1/2 четверти ячменя на крупу, пироги и рыбники, потому что пшеницы нѣтъ и не родится; 1/2 четверти картофеля, взамѣнъ капусты, свеклы и другихъ огородныхъ растеній; 16 гарнцевъ гороху для постовъ, когда не ѣдятъ рыбы и 1/2 четверти гречи или 16 гарнцевъ гречневой крупы, что равняется солдатскому пайку.

Лошадямъ и коровамъ считается по 1 четверти ржи на голову; это составляетъ на 7 зимнихъ мѣсяцевъ по 1 1/2 фунта въ день на посыпку. Овса рабочей лошади считается по 3 гарнца въ день, или въ 7 рабочихъ мѣсяцевъ надо 7 четвертей, остальное время лошадь ходитъ на подножномъ корму. Сѣна полагается на голову по 1/2 пуда въ день, только на зимніе мѣсяцы.

Овцамъ считается по 3 фунта въ день въ продолженіи 7 мѣсяцевъ.

---

*) Цифры округлены, а свѣдѣнія волостныхъ правленій оставлены безъ измѣненій.

Если всю эту недостачу перевести въ деньги и считать за четверть, по среднимъ цѣнамъ уѣзда: рожь 8 руб., ячмень 6 р., овесъ 6 р., картофель 3 р., горохъ 12 р., греча 8 р. и сѣно 20 коп. пудъ, то общая цифра выражается въ 900,000 руб. Т. е. 15 тысячъ взрослыхъ рабочихъ (мужчинъ и женщинъ) должны добыть для продовольствія уѣзда, въ добавокъ къ своему урожаю еще по 60 р. каждый.

Но кромѣ продовольствія, нужно ремонтировать домъ, посуду, орудія и инструменты. Нужна одежда, обувь; необходимо содержаніе церквей и причта, исполненіе требъ, отправленіе праздничныхъ обычаевъ, и кромѣ всего этого обязательно содержаніе дорогъ, мостовъ, квартиръ, подводъ, рекрутства, сельскаго и волостнаго управленія и плата мірскихъ сборовъ, земскихъ повинностей и государственныхъ податей. Всѣ эти нужды падаютъ на взрослаго работника, не менѣе какъ по 40 руб. въ годъ, что вмѣстѣ съ продовольствіемъ составитъ 100 р. на мужчину и женщину. И это только для того, чтобы удовлетворять необходимому и вносить плату безъ недоимки.

Между тѣмъ промыслы въ уѣздѣ не широки: рыболовство, охота на звѣря и птицу, добыча и вывозка руды, рубка и выгонка лѣса, извозъ и самое ничтожное скотоводство. Вѣрнѣйшимъ средствомъ къ уменьшенію дефицита, жители считаютъ необходимымъ воздержаніе во всемъ. Ихъ потребности доведены до крайняго самоотреченія, и та норма, которая указана выше для продовольствія, урѣзывается до nec plus ultra. Въ трудное время жители не только отказываютъ себѣ въ гречневой кашѣ или ячменныхъ пирогахъ, но даже и хлѣбъ ѣдятъ пополамъ съ мякиной, мохомъ, еловой корой и другими примѣсями.

Продовольствіе скота.

Скотина точно также не видитъ указанной нормы; вся забота крестьянина состоитъ только въ томъ, чтобы прокормить лошадь во время работы чѣмъ-нибудь домашнимъ, не купленымъ. Забота же женщинъ о коровахъ—лишь бы она дожила до весны. По недостатку сѣна, женщины рвутъ лѣтомъ листъ съ осины, ивы, ольхи, березы и другихъ деревьевъ; сушатъ этотъ листъ подъ навѣсами и зимой мѣсятъ его съ сѣномъ, соломой и съ рыбными остатками. Если сѣна и соломы мало, то запасаютъ мохъ для

мѣсива, а на подстилку скоту рубятъ вереск и елевые тонкіе побѣги. Этимъ средствомъ населеніе заполняетъ необходимую потребность сѣна.

Коровы.

Разумѣется, такая постоянная скудность корма, изъ поколѣнія въ поколѣніе, не могла не отразиться на типѣ, и выработала особую породу коровъ, съ маленькимъ корпусомъ, съ отвислыми ребрами и узкимъ тазомъ. Туша отъ нея не болѣе 5—8 пудовъ, а молока и масла какъ отъ козы. Все достоинство этаго скота состоитъ въ томъ, что она можетъ жить и плодиться при такомъ бѣдномъ содержаніи. Коровы пасутся въ лѣсахъ безъ пастуховъ и не умираютъ отъ оводовъ, комаровъ и мошекъ. При хорошемъ содержаніи эту породу можно-бы улучшить, и она была-бы незамѣнимымъ подспорьемъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ Повѣнецкаго уѣзда.

Лошади.

Тоже можно сказать и о мѣстной крестьянской лошади; содержаніе ея точно также далеко отъ нормальнаго.

Постоянная работа среди горъ, камней, болотъ, озеръ и лѣсовъ, черезъ множество генерацій создали неоцѣнимый типъ рабочей лошади. Видомъ онъ мала, узка, тонка и невзрачна, но въ работѣ, при всѣхъ невзгодахъ, на самомъ жалкомъ корму, она незамѣнима. Домъ свой она знаетъ, пасется въ лѣсахъ безъ пастуховъ; съ ранней весны она отыскиваетъ себѣ кормъ, не боится ни холодныхъ озеръ, ни топкихъ болотъ, ни комаровъ, ни оводовъ; губятъ ихъ только медвѣди. При трудной пашнѣ среди камней и пеньковъ, при бороньбѣ, при вывозкѣ лѣса или при возкѣ навоза на поля, лошадь эта понятлива, смирна, терпѣлива, вынослива и послушна. Въ дальнихъ извозахъ по зимней дорогѣ, при достаточномъ кормѣ, она везетъ до 35 пудовъ и проходитъ въ день до 60 верстъ. Копыто ея крѣпко, кожа не натирается и, по увѣренію крестьянъ, эти лошади долговѣчны. При экономическомъ улучшеніи этого края, можно ожидать, что эту мѣстную крестьянскую лошадь будутъ также цѣнить, какъ обвинокъ и вятокъ.

Обработка почвы.

При настоящемъ положеніи края, вся эта рабочая сила: 15 тысячъ человѣкъ и 4 т. лошадей, трудится неустанно, но получаемые ею результаты крайне ограниченные. Главное занятіе

жителей—земледѣліе; выше мы видѣли, что 7216 засѣянныхъ десятинъ дали зерна и картофеля до 36,060 четвертей, на сумму, по среднимъ покупнымъ цѣнамъ—226,308 руб. *). Т. е. одна десятина дала 31 руб., а на одного рабочаго мужчину и женщину падаетъ 15 рублей. Сѣна собрано на 115,395 р., или на одного рабочаго 7 р. 60 к. Такъ что весь земледѣльческій трудъ далъ 341,703 рубля, что составляетъ на одного рабочаго 22 р. 60 к., и это при хорошемъ урожаѣ, каковой былъ въ 1886 году.

Что земледѣліе не можетъ занять всѣ силы населенія видно изъ того, что при земельномъ надѣлѣ въ 302,718 десятинахъ удобной земли, распахано только лучшихъ 12,000 десятинъ, изъ которыхъ было засѣяно 7216 десятинъ, т. е. $^1/_{42}$ часть всего надѣла. На эти отборные клочки земли былъ положенъ весь навозъ и употребленъ весь трудъ крестьянъ; вотъ почему засѣянная десятина и дала 31 рубль. Правильнѣе будетъ считать годовой доходъ уѣзда 341,703 руб. со всего надѣла, а тогда составитъ, что одна десятина дала 1 р. 12 к. при хорошемъ урожаѣ, какой бываетъ не часто.

Если въ этомъ краѣ не появлялась еще гессенская муха, нѣтъ саранчи, кузьки и сусликовъ, рѣдко бываютъ засухи и градъ, то взамѣнъ этого не мало другихъ невзгодъ, обременяющихъ земледѣльца. Среди лѣсовъ и горъ снѣгъ сходитъ поздно и мѣшаетъ раннему сѣву яроваго хлѣба. Подъ этимъ же позднимъ снѣгомъ подопрѣваетъ озимый хлѣбъ. На суглинистой почвѣ вредитъ излишняя влага, на песчаной жары и вѣтры. Весною росту мѣшаютъ холода, а иногда поздніе весенніе морозы убиваютъ его окончательно. Осенью хлѣбъ гибнетъ отъ раннихъ морозовъ, или не дозрѣваетъ отъ холодовъ и тумановъ. Отъ частыхъ дождей во время уборки гніютъ сжатые снопы въ бабкахъ и проростаютъ на зародахъ. Въ Шунгской волости съ 1881 по 1885 гг. и въ Даниловской съ 1883 по 1886 гг. хлѣбъ поѣдалъ червь. Осенью спѣлые овсы обсасываютъ и минутъ медвѣди, преимущественно выбирая лучшіе загоны.

Сѣно. Сѣнокосныя мѣста точно также прихотливы; на низкихъ заливныхъ лугахъ подолгу стоитъ вода и трава зрѣетъ поздно, такъ

*) Свѣдѣнія собраны на мѣстахъ лѣтомъ 1887 года.

что косить приходится въ концѣ лѣта, когда сѣно плохо сохнетъ. На поляпахъ среди лѣсовъ, отъ сырости въ корняхъ травы, прорастаетъ густой мохъ, что затрудняетъ косьбу и портитъ сѣно. Заколья, расположенныя на низовьяхъ, портятся отъ осенней воды, а поставленныя на тѣсныхъ поляпахъ не освѣжаются вѣтромъ. Между тѣмъ этотъ край могъ бы давать обильные сѣнокосы, и по берегамъ рѣкъ могло бы быть сѣно, не уступающее холмогорскому. Рядомъ съ сѣномъ развивалось бы скотоводство, потому что пастбищъ много. Скотъ далъ бы навозъ, черезъ что увеличился бы засѣвъ, но для всего этого надо регулировать воду; будущій каналъ сослужитъ этому дѣлу великую службу. Сѣно въ этой мѣстности должно стать на первый планъ, потому что при дешевомъ водяномъ пути хлѣбъ и муку привезутъ съ черноземныхъ губерній, а сѣно и солому издалека возить невыгодно, и ждать привоза нельзя. Между тѣмъ при улучшенныхъ сѣнокосахъ этотъ край самъ въ состояніи бы снабжать сѣномъ окрестныя мѣста. Олонецкій уѣздъ и берега рр. Волхова, Паши и др. климатомъ немногимъ лучше Заонежья, но сѣно выручаетъ ихъ отъ безсѣнежья. Кромѣ того во время уборки сѣна тамъ кормится и заработываетъ деньги много сторонняго народа. Но развитіе сѣнокосовъ возможно только при удобномъ водномъ пути. А надо замѣтить, что во многихъ мѣстахъ Заонежья почва очень хороша для сѣна. Травы сочны, разнообразны и при влагѣ, длинныхъ дняхъ и тепломъ воздухѣ, растутъ весьма быстро.

Нынѣ, при недостаткѣ сѣна, коровы даютъ такъ мало молока и масла, что эта питательная пища для подростающаго поколѣнія является какъ лакомство. Мяса крестьяне почти никогда не видятъ; домашней птицы почти не держатъ, потому что прокормъ ихъ дорогъ, да и трудно уберечь въ лѣсахъ отъ хищныхъ птицъ и звѣрей.

Какъ ни трудна здѣсь земледѣльческая промышленность, и какъ ни тороплива она въ такое короткое лѣто, но прежде, чѣмъ не увѣруетъ народъ въ дешевую доставку дешеваго хлѣба, свое неблагодарное земледѣліе онъ не оставитъ и не перемѣнитъ его на другіе промыслы. Скудная почва и недостатокъ удобренія заставляютъ крестьянъ производить *подсѣчную* или *огневую* систему

Подсѣки.

земледѣлія. Она выгодна тѣмъ, что даетъ въ первый годъ урожай самъ 20; хлѣбъ даетъ чистый, тяжеловѣсный; а если сѣется ленъ, то волокно получается хорошаго качества. Но это же самое подсѣчное хозяйство отвлекаетъ руки отъ настоящихъ своихъ полей, которыя не увеличиваются и не улучшаются. Выжженная лядина, удобренная своимъ пепломъ, даетъ два, иногда, хотя и рѣдко, три урожая и потомъ снова бросается, заростаетъ лѣсомъ, который никогда цѣннымъ, товарнымъ, не будетъ. На эту систему жалуются еще и потому, что при ней возможны частые лѣсные пожары.

Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ подсѣчное хозяйство производится на надѣльныхъ земляхъ. Въ Кемскомъ же уѣздѣ земли крестьянъ съ казной еще не размежеваны. Въ 1873 г., указомъ 13 марта, всѣ нивы и лядины для подсѣкъ запрещены и предоставлено право производить безплатно расчистки въ 40-лѣтнее пользованіе. Послѣ этого срока поля эти облагаются податью и идутъ въ собственность, если не превышаютъ 15 десятинъ на душу. При полномъ невѣдѣніи своихъ правъ и границъ, ни крестьяне, ни казна не знаютъ, чѣмъ они владѣютъ и не могутъ разобрать, что ихъ и что чужое.

По словамъ самихъ крестьянъ, земледѣльческій трудъ только время беретъ, и если всю работу переложить на деньги по тѣмъ результатамъ, которые получаются въ десятилѣтней сложности, то они считаютъ, что больше 10 коп. въ день взрослый человѣкъ на своей землѣ не заработаетъ. При этомъ главную цѣнность труда составляетъ не хлѣбъ, а сѣнокосъ. И если бы можно было вполнѣ разсчитывать на своевременную доставку дешеваго хлѣба, то крестьяне занялись бы сѣнокосными полянами, осушкой болотъ, льномъ, рѣпой и картофелемъ.

Рыба. Какъ бы въ вознагражденіе за суровость климата и неплодородіе почвы, природа наградила Повѣнецкій уѣздъ рѣками и озерами, изобилующими рыбой. Всѣ села и деревни Повѣнецкаго уѣзда расположены при рѣкахъ и озерахъ, а потому привычка къ рыбѣ сдѣлалась для тамошнихъ жителей насущною потребностью. Въ неурожайные годы рыба поддерживаетъ питаніе населенія и замѣняетъ хлѣбъ. Рыболовство производится почти во

всѣхъ рѣкахъ и озерахъ, кромѣ удаленныхъ отъ селеній. Въ краѣ ловится: плотва, окуни, караси, налимы, язи, харіусы, щуки, пальи, сиги, лососи, форели, семга, лещи, подлещики, ряпушка, корюшка, ерши и судаки. Палья, ряпушка и корюшка попадаются преимущественно въ озерахъ, прочая рыба въ озерахъ и рѣкахъ, а семга только въ р. Выгъ и изрѣдка въ Выгозерѣ.

Ловъ рыбы въ лѣтнее время производится жителями преимущественно для своего употребленія. По неимѣнію дорогъ и путей, ее сбывать лѣтомъ некуда, такъ какъ скупщики не являются, и крестьяне ѣдятъ ее во всѣхъ видахъ и заготовляютъ въ прокъ: солятъ, вялятъ и сушатъ; причемъ вяленая и сушеная хранится до зимы и сбывается торговцамъ.

Передъ соленіемъ рыбу потрошатъ, но не вымываютъ и чешую не счищаютъ. Бочки дѣлаютъ сосновыя и еловыя на 8—12 и на 15 пудовъ рыбы; соли на пудъ рыбы кладутъ 4—5 фунтовъ и въ лѣтнее время хранятъ на ледникахъ и въ подвалахъ. Въ соленіе идетъ всякая рыба, кромѣ мелкихъ окуней, ершей, ряпушки и корюшки, которые вялятся на солнцѣ и сушатся въ печахъ. Икра изъ ряпушки и сиговъ солится отдѣльно и ждетъ зимы, когда пріѣзжаютъ скупщики.

Для вяленія рыбу кладутъ въ кадки, просаливаютъ 5—6 дней, потомъ раскладываютъ на крышахъ, а черезъ сутки или двое просушиваютъ въ печахъ. Вяленіе производится только въ лѣтнюю жаркую пору. Хранятъ рыбу въ сухомъ мѣстѣ и въ свободное время провѣтриваютъ.

Для сушенія рыбу не солятъ, а, вычистивъ, кладутъ въ печь и доводятъ до полной сухости. Хорошо просушенная рыба можетъ сберегаться до двухъ лѣтъ, если ее время отъ времени просушивать. Сушеная рыба раскладывается въ короба и ждетъ покупателя до зимы.

Въ сушку идетъ плотва, ряпушка, корюшка, ерши, окуни, щуки, сиги, язи и лещи; не сушатъ: лосось, судака и налима.

Съ проведеніемъ Повѣнецко-Сумской лѣтней почтовой дороги (съ 1880 г.) жители Петровско-Ямской волости получили возможность сбывать сухую рыбу и въ лѣтнее время. Промыселъ этотъ съ годами будетъ быстро расти; въ 1886 г. выгозерской сухой

щуки, язя и леща было отправлено по лѣтней дорогѣ до 1,000 пудовъ. Надо замѣтить, что изъ 4 пудовъ свѣжей рыбы получается одинъ пудъ сухой. Крестьяне продавали пудъ сухой щуки по 1 р. 50 к., а этотъ товаръ въ Вытегрѣ и въ Вознесеньѣ продавался по 3 руб. за пудъ. Съ проведеніемъ канала черезъ Выгозеро, эта промышленность можетъ развиться до широкихъ размѣровъ.

Пограничные съ Финляндіею корелы сбываютъ свою рыбу въ Выборгскую, Куопіоскую и Улеаборгскую губерніи и переняли финляндскій способъ засолки, называемый *силакъ*. Очистивъ рыбу, солятъ въ кадкахъ три дня; потомъ развѣшиваютъ подъ навѣсомъ на шестахъ на двое сутокъ, чтобы стекъ разсолъ. Послѣ этого вновь складываютъ въ бочки на новый разсолъ, 8 фун. соли на пудъ рыбы. Просоленная этимъ способомъ рыба употребляется въ вареномъ и сыромъ видѣ и можетъ храниться нѣсколько лѣтъ. Увѣряютъ, что финляндцы съ этой рыбой плаваютъ въ южныхъ широтахъ и привозятъ оставшуюся домой вполнѣ годною къ употребленію. Этимъ способомъ солятъ щукъ, окуней, язей, ряпушку и плотву.

Какъ корелы, такъ и русскіе крестьяне Повѣнецкаго уѣзда на рыбную ловлю не смотрятъ, какъ на самостоятельный промыселъ. Рыбная ловля у нихъ входитъ въ ежедневный обиходъ жизни; надо стряпать — и женщина идетъ въ озеро, какъ въ кладовую. Попадется мало—все съѣдятъ, попадется много—оставятъ на запасъ. Но за то, когда рыба ловится обильно, или подойдетъ стаями, какъ ряпушка, тогда бросается всякое дѣло и торопятся обезпечить себя на зиму.

Понятно, что при весеннемъ сѣвѣ, или при уборкѣ хлѣба, бросаніе работы невсегда проходитъ безъ ущерба земледѣльческому хозяйству. Выборъ же тутъ самый естественный: „хлѣбъ, авось, не уйдетъ, а рыба уже во всякомъ случаѣ уйдетъ“; медлить тутъ не приходится. Ловятъ то, что есть на виду, а хлѣбъ надо ждать, долго съ нимъ хлопотать, да и слишкомъ много онъ представляетъ риску. Цѣлая семья иногда два—три дня промышляетъ безуспѣшно рыбу, а между тѣмъ пора сѣва или жатвы упущена, и хозяйство остается безъ рыбы и безъ хлѣба.

По свѣдѣніямъ Олонецкаго губернскаго статистическаго комитета, въ Повѣнецкомъ уѣздѣ съ промышленною цѣлію ловилось съ 1877 по 1886 г. въ годъ въ среднемъ 6162 пуда на сумму 9369 р. Причемъ minimum былъ въ 1881 г. 4136 пуд. на 7,700 руб., а maximum въ 1886 г. 8,807½ п. на 10,878 р. По отзывамъ рыболововъ, ловъ рыбы убываетъ. Оскудѣніе рыбы въ озерахъ и рѣкахъ зависитъ не отъ естественныхъ непреодолимыхъ причинъ, а отъ неразумнаго отношенія къ рыболовству промышленниками, которые, пользуясь усиленнымъ требованіемъ малья (сухой мелкой рыбы), употребляютъ для ловли рыбы весьма частыя сѣти, извѣстныя подъ названіемъ мутниковъ. Теперь мутники доведены до того, что самая мелкая рыбешка не ускользаетъ; ту, которую не стоитъ выбирать на пищу, бросаютъ на берегу.

„Краткій очеркъ рыбнаго промысла государств. крестьянъ Повѣнецкаго уѣзда“ *), соч. А. А. Мальте, говоритъ, что крестьянами до 1863 года ежегодно продавалось 15 т. пудовъ рыбы на сумму около 13 т. рублей. А въ 1864 году въ 318 озерахъ и 99 рѣкахъ Повѣнецкаго уѣзда выловлено 15295½ пуд. на 12655 р. 95 к., что составляло 60 коп. на жителя; теперь же ловится только на 38 коп.

Развитіе рыболовства, какъ промысла, въ этомъ краѣ не двигается впередъ, несмотря на то, что потребленіе рыбы внутри Россіи прогрессируетъ съ каждымъ годомъ. Наловленная рыба, даже цѣнныхъ породъ, поѣдается самими жителями, дается коровамъ, собакамъ, и только ничтожная доля ея лѣтомъ проходитъ сушеная на Онежское озеро и дальше.

Промыселъ этотъ при каналѣ займетъ выдающееся мѣсто; теперь же Заонежье служитъ только зимнимъ транзитнымъ путемъ съ Бѣлаго моря и Мурмана, тогда какъ заонежская рыба могла бы идти за границу не только зимнимъ путемъ, но и осеннимъ. Въ настоящее время рыбы свѣжей, маринованой и соленой изъ Россіи идетъ въ Пруссію 34348 пуд. и Заонежье въ этомъ отпускѣ прямаго участія не принимаетъ.

Что же касается до той рыбы, которая употребляется на мѣстѣ, то ее и сосчитать невозможно. Одно вѣрно, что въ крестьян-

*) Памятная книжка Олонецкой губ. 1865 г.

1018193 кр.

скомъ столѣ рыба составляетъ ежедневную пищу, кромѣ постовъ. Слѣдовательно, если считать по 1 фунту на человѣка, то весь уѣздъ въ 250 скоромныхъ дней потребляетъ рыбы 150,000 пуд. Такое количество для бѣднаго населенія слишкомъ роскошный столъ, и жители рады бы промѣнять половину этого на хлѣбъ и кашу; но такъ какъ нѣтъ пути, то и немыслимо сдѣлать этого обмѣна. Приходится лососину, сиговъ, харіусовъ и другую дорогую рыбу самимъ съѣдать, а иногда и выбрасывать, когда зимній путь долго не устанавливается: соли нѣтъ, скупщики не ѣдутъ, а рыба портится.

Охота. Такія же неудачи сопряжены и съ другимъ промысломъ — съ охотой на звѣря и птицу. Охота здѣсь не спортъ, а тяжелая работа для добыванія средствъ на уплату податей и на содержаніе семьи. Главная добыча—бѣлка и рябчикъ; первую стрѣляютъ изъ винтовокъ; втораго преимущественно ловятъ силками и всякими ловушками. Винтовки мѣстнаго приготовленія, кремневыя и очень малопульныя, такъ что изъ фунта пороху выходитъ до 700 зарядовъ и изъ фунта свинца 500 пулекъ. Хорошій стрѣлокъ изъ десяти выстрѣловъ дѣлаетъ одинъ—два промаха. Стволъ ружья снабженъ острой упоркой, которая втыкается въ дерево, такъ что стрѣляютъ всегда съ подставки и не далѣе десяти саженей. Въ послѣднія десять лѣтъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ бѣлки убито 150,697 штукъ.

Среднее въ годъ 15,070 штукъ на 1,500 руб. Maximum въ 1883 г.—29,569; minimum въ 1881 г.—3,700 штукъ. Колебанія промысла зависятъ отъ перекочевокъ этого звѣрька, а перекочевка въ связи съ пищей. Между прочимъ одна изъ причинъ есть размноженіе маленькаго насѣкомаго, которое выѣдаетъ ядрышко сосновыхъ и еловыхъ сѣмянъ *), которыми преимущественно питается бѣлка.

Шкурки бѣлокъ скупаютъ на мѣстахъ отъ 7—12 к. за шкурку. Въ 1887 г. на Шунгскую ярмарку привезено было 600,000 штукъ на 72,000 рублей, т. е. по 12 коп. за штуку. Главные покупщики бѣлки—скорняки города Каргополя.

*) Замѣчаніе это принадлежитъ хорошему охотнику, мордвину Николаю Бурмистрову, крестьянину с. Отрати, Симб. губ., Алатырскаго уѣзда.

Торговцы Каргополя скупаютъ и зайца, котораго въ Повѣнецкомъ уѣздѣ въ годъ убивается около 500 штукъ, цѣна шкурки 12 коп., всего на 60 рублей.

Среднія *годовыя* цифры другаго звѣря за послѣднія десять лѣтъ слѣдующія:

медвѣдя	25 шт.	на	500 руб.
волковъ	6 —	—	18 —
лисицъ	56 —	—	280 —
куницъ	40 —	—	180 —
оленей	100 —	—	200 —

Изъ другихъ звѣрей попадаются: выдры, сиводушки, песцы, разсомахи, рыси и горностай. Такъ что, по свѣдѣніямъ волостныхъ правленій, годовой промыселъ Повѣнецкаго уѣзда отъ охоты на звѣря, вмѣстѣ съ бѣлкой, не превышаетъ 3000 руб. въ годъ.

Охота на птицъ даетъ за десять лѣтъ такія среднія годовыя цифры: рябчиковъ—13636 штукъ, куропатокъ—1294, тетеревовъ, глухарей и водяной птицы—5622; всего на сумму 5800 рублей въ годъ.

По всей вѣроятности, цифры волостныхъ правленій меньше дѣйствительныхъ; если ихъ увеличить вдвое, то общая охотничья промышленность уѣзда не превыситъ 20000 рублей въ годъ.

Въ 1883 году для скупщиковъ дичи открылся особый промыселъ. Одинъ изъ петербургскихъ промышленниковъ заказалъ до 15000 паръ воронъ, галокъ, овсянокъ, сорокъ, голубей, сойки, ястребовъ и др. птицъ, для отправки за границу на дамскія шляпы. Всякій мыслящій человѣкъ только пожалѣетъ о такой модѣ; но мода не только не жалѣетъ птицъ, но и не желаетъ знать какой вредъ она приноситъ истребленіемъ ихъ.

По распоряженію Олонецкаго Губернатора Григорьева, узнавшаго о такомъ заказѣ, напечатана въ „Губернскихъ Вѣдомостяхъ“ брошюра Иверсена: „Наши враги межу птицами“. Брошюра трактуетъ о необходимости насѣкомоядныхъ птицъ и вообще о вредныхъ и полезныхъ птицахъ.—Но что значитъ одна брошюра для неграмотнаго промышленника, которому все въ ней написанное отъ начала до конца совершенно чуждо.

Въ Обществѣ Покровительства Животнымъ въ 1888 г. профессоръ Ф. П. Ландцертъ прочиталъ докладъ, изъ котораго видно,

что истребленіе мелкихъ птицъ въ Россіи производится въ громадныхъ размѣрахъ и грозитъ совершеннымъ ихъ истребленіемъ, такъ что посѣвы полей, сады и огороды остаются незащищенными отъ вредныхъ насѣкомыхъ. Истребленіе усилилось особенно за послѣдніе два года, когда во Франціи и Германіи изданы строжайшіе законы, безусловно запрещающіе охотиться на пѣвчихъ и др. птицъ: съ этихъ поръ въ Россіи поселились особые иностранные агенты, которые повсемѣстно скупаютъ цѣлыми возами битыхъ и давленыхъ пташекъ, шкурки которыхъ отправляются цѣлыми вагонами за границу для модныхъ издѣлій. Въ Петербургѣ, въ Горсткиной улицѣ, есть цѣлая фабрика, съ 16-ю рабочими, занятыми исключительно сортировкою и разборкой этого „товара". По мнѣнію профессора, слѣдуетъ теперь-же возбудить ходатайство предъ министерствомъ государственныхъ имуществъ объ установленіи охранительной пошлины на вывозимыя перья и шкурки птицъ, причемъ пошлина должна быть введена въ самомъ непродолжительномъ времени, иначе „охранять" будетъ нечего и Россіи, такъ же какъ и Германіи, придется искусственно разводить тѣхъ пташекъ, которыхъ теперь поголовно избиваютъ ради грошевыхъ выгодъ.

Вмѣстѣ съ гибелью сорокъ, соекъ и овсянокъ попусту погибаетъ также масса битой дичи отъ неимѣнія пути въ краѣ. Рябчика начинаютъ бить осенью, какъ только онъ пойдетъ на дудочку (свистокъ), около начала сентября. Это время совпадаетъ съ обильными дождями, и если при этомъ стоитъ теплая погода, то вся дичь гніетъ и выбрасывается. Въ это же время рядомъ съ рябчиками, бьютъ куропатокъ, тетеревовъ и глухарей, которые портятся еще скорѣй, чѣмъ рябчики.

Обыкновенный осенній путь для дичи—на Повѣнецъ и Шунгу, гдѣ ее сдаютъ на пароходы и везутъ въ Петербургъ. Осенній путь до Повѣнца на колесахъ возможенъ только по Сумской дорогѣ и по дорогѣ отъ с. Паданъ. Но колесный путь не удобенъ для этого товара: дичь не любитъ, чтобы ее трясли и мяли. Рискъ порчи товара еще больше увеличивается отъ опасенія потерять рейсъ парохода, который отъ Повѣнца ходитъ одинъ разъ въ недѣлю. Понятно, что скупщики дичи дешевятъ ее у про-

мышленниковъ до невозможной цѣны. Тѣмъ болѣе, что скупщиковъ не много, и въ ихъ интересѣ не мѣшать цѣной другъ другу, а промышленникъ, изъ боязни потерять все, радъ отдать дичь даже за полцѣны.

Вообще же, условія охоты на птицу въ Повѣнецкомъ уѣздѣ весьма благопріятны. Просторъ для выводки необъятный; лѣтомъ дичь никто не безпокоитъ и птенцовъ не истребляютъ; охота начинается, когда стаи рябчиковъ и тетеревовъ разобьются. Зимой при рыхлыхъ и глубокихъ снѣгахъ охота прекращается; такъ напримѣръ, въ 1880 году зимней охоты на рябчиковъ совсѣмъ не было, силки заносило. Это орудіе весьма гибельно для дичи, и оно дѣлаетъ то, что иногда рябчиковъ свозится въ Петербургъ такое количество, что гуртовая цѣна имъ по 20 к. пара.

По разсказамъ охотниковъ, нѣкоторые дома имѣютъ до 1000 силковъ, которые разставляются по тропамъ на 30 верстъ, на что тратится цѣлый день. Черезъ день силки осматриваются, поправляются, и въ удачный день попадетъ въ нихъ до 20 рябчиковъ.

При благопріятной осени охотникъ промышляетъ до 200 паръ; при чемъ тетеревъ и глухарь идутъ штука за пару рябчиковъ, а куропатки три штуки за пару; впрочемъ этотъ счетъ зависитъ отъ мѣстъ и условій. При дождливой и теплой осени приходится всю эту массу выбрасывать. Если бы былъ каналъ, то промыселъ этотъ получилъ бы правильный ходъ и могъ бы дать доходъ государственнымъ имуществамъ (плата за билетъ на право охоты), какъ теперь даетъ удѣлу въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ есть пути.

Такой цѣнный товаръ, какъ лѣсная дичь, убываетъ въ другихъ губерніяхъ Россіи, вслѣдствіе уничтоженія лѣсовъ и увеличенія населенія. Пустынные же лѣса Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ по своей близости къ столицѣ при каналѣ являлись бы почти монопольными поставщиками тетеревовъ и рябчиковъ для Петербурга. Къ этому надо прибавить, что въ послѣдніе годы наша дичь пошла сильно за границу черезъ Петербургъ и Ревель. Такъ, напримѣръ, въ 1885 г. за границу отправлено битой дичи 520348 штукъ. Птица преимущественно отправляется въ Голландію—312 т. и въ Германію—188 т. штукъ *).

*) Обзоръ внѣшней торговли. Изд. Деп. Тамож. сборовъ.

Большая часть ел идетъ на пароходахъ, слѣдовательно претерпѣваетъ медленный путь, и должна грузиться вполнѣ свѣжей и неизмятой, а это возможно только при быстрой и спокойной доставкѣ ел отъ мѣстъ промысловъ.

Спортъ. Кромѣ того, при каналѣ, въ Заонежскій край пріѣзжали бы любители охоты на медвѣдей, которые вредятъ здѣсь крестьянскому скотоводству. Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ ежегодно за послѣднее 10-лѣтіе рѣжется хищными звѣрями:

	медвѣдями:	*волками:*
лошадей -	50 шт.	6 шт.
коровъ -	100 —	15 —
овецъ -	65 —	60 —
собакъ -	1 —	10 —
	216 —	91 —

Общая потеря по крайней мѣрѣ на 8000 рублей. Между тѣмъ въ Олонецкую губернію пріѣзжаютъ охотники съ большимъ успѣхомъ. Такъ напр. въ 1882 г. въ Шимозерской волости Лодейнопольскаго уѣзда, Великій Князь Николай Николаевичъ Младшій въ теченіи девяти дней убилъ 26 медвѣдей. Ранняя весна прервала охоту Великаго Князя и болѣе 20-ти обойденныхъ медвѣдей осталось не тронуто.

На другой годъ секретарь англійскаго посольства лордъ Комптонъ съ г. Кларкомъ, въ Лодейнопольскомъ уѣздѣ, убили въ двѣ недѣли 22 медвѣдя; за каждаго обойденнаго звѣря платили по 30—50 руб. Потомъ великобританскій купецъ Губбартъ и корреспондентъ англійской газеты Г. Балделей въ 2½ недѣли убили 33 медвѣдя, платили отъ 10 до 60 руб. Затѣмъ трое охотниковъ изъ Петербурга, англичане Вишау, Медгерстъ и лордъ Комптонъ убили 30 обойденныхъ медвѣдей, а 14 ушло изъ берлогъ. Крестьяне за указаніе звѣря и подводы, получили 700 руб. Но для любителей зимняя охота ничто въ сравненіи съ лѣтней облавой, которая возможна въ Повѣнецкомъ уѣздѣ по узкимъ сельгамъ. Это именно царская охота для спортсмэновъ. Кромѣ того, при удобномъ пути, Повѣнецкій уѣздъ могъ бы увѣнчать тотъ шагъ къ образованію охотничьихъ командъ въ полкахъ, о которыхъ

заботятся въ послѣднее время. Звѣря въ уѣздѣ много, и при каналѣ путь на пароходѣ отъ Петербурга до медвѣжьяго угла будетъ только три дня.

Кромѣ охоты, Повѣнецкій уѣздъ былъ бы удобнымъ центромъ и для другаго спорта, для рыболововъ. Разнообразіе и обиліе рыбы въ свѣтлыхъ и живописныхъ рѣкахъ и озерахъ уѣзда обѣщаетъ много впереди съ осуществленіемъ канала. Желѣзная дорога и пароходство привлекаютъ изъ Петербурга въ Финляндію дачниковъ, но тамъ необщительность характера финновъ съ ихъ языкомъ не дѣлаетъ лѣтнюю жизнь особенно пріятною. Русское же населеніе Повѣнецкаго уѣзда крайне симпатично и замѣчательно нравственно; для дачниковъ здѣсь былъ бы истинный отдыхъ отъ городской жизни.

Нравственность.

Статистики мѣряютъ народную нравственность количествомъ преступленій, т. е. уклоненіемъ людей въ дурную сторону. Такъ сказать, за единицу мѣры принимаютъ *отрицательную* величину, вѣроятно потому, что не находятъ *положительной*. Въ Заонежскомъ краѣ положительная величина сама въ глаза бросается; ее не надо изобрѣтать или искать въ выдающихся уклоненіяхъ въ хорошую сторону. Народныя массы въ старину такъ свыклись съ нуждой, съ смертью отъ голода *), съ терзаніемъ отъ гоненій, и со всевозможными лишеніями, что безропотно ѣли мохъ, удалялись въ берлоги, а если и тамъ ихъ преслѣдовали, то сами себя сжигали, и *„не противимся злу насиліемъ“*.

Непоколебимая твердость въ перенесеніи разнаго рода несчастій и страданій изъ поколѣнія въ поколѣніе, а также суровый образъ жизни и тяжелый трудъ выработали особый характеръ этихъ сѣверянъ. Дѣла самоотверженія, гостепріимства, сбереженіе чужой собственности здѣсь дѣло обыкновенное. Убійства здѣсь чрезвычайная рѣдкость, а между тѣмъ примѣровъ спасенія погибающихъ очень много. Случаи воровства единичны, не исключая

*) Смерть отъ непосредственной причины голода, есть рѣдкость; умираютъ не отъ голода, а отъ тифа, горячки, скорбута и лихорадокъ, каковыя болѣзни являются при голодѣ. Народная мудрость догадалась о причинѣ и говоритъ прямо „отъ голода“, предоставляя докторамъ классифицировать по-латыни слѣдствія главной причины.

даже и кражи дичины съ чужихъ силковъ. Если кто увидитъ птицу въ чужихъ силкахъ, то прикончитъ ее, чтобы не вырвалась и подвѣситъ повыше, чтобы звѣрь не попортилъ. Точно также не существуетъ конокрадства и воровства чужой скотины, одежды и домашняго скарба.

Изъ наблюденій надъ пропожатыми можно смѣло заключить, что въ этой мѣстности крѣпокъ обычай взаимной помощи. Какъ напримѣръ: поправить чужой заборъ, чтобы скотина не зашла въ хлѣбъ; вытащить чужой карбасъ, чтобы его волной не било о грунтъ; согнать жеребенка съ болота, чтобъ не затонулъ, и т. д. Словомъ, безпрестанно на пути натыкаешься на такія симпатичныя стороны народа, которыя во внутреннихъ губерніяхъ уже давно совершенно почти исчезли.

Трезвость. О трезвости этого народа можно судить по цифрамъ выпитаго вина и по числу заведеній съ продажею крѣпкихъ напитковъ въ волостяхъ:

въ Петровско-Ямской	на 2442 жит.	нѣтъ.	
— Богоявленской	— 3417	—	1 вин. лавка.
— Ребольской	— 1602	—	нѣтъ.
— Ругозерской	— 1909	—	1 ренск. погребъ.
— Даниловской	— 1690	—	1 вин. лавка.
— Мяндусельгской	— 3486	—	нѣтъ.
— Римской	— 843	—	1 пит. домъ.
— Шунгской	— 6728	—	1 пит. домъ.
— Поросъ-озерской	— 1372	—	1 пит домъ.
	на 23489 жит.	6	заведеній.

Т. е. на 3,915 душъ населенія приходится одно заведеніе. Для сравненія можно привести цифру заведеній изъ „Отчета Департамента Неокладныхъ Сборовъ за 1886 годъ“. При общемъ населеніи Россійской Имперіи въ 101.642,295 душъ считается 140,222 мѣстъ продажи крѣпкихъ напитковъ. Одно мѣсто приходится на 729 душъ населенія *).

Цифры дешеваго потребленія крѣпкихъ напитковъ за 1886 г. распредѣляются по градусамъ потребленія на жителя въ такой послѣдовательности (считая ведрами 100° спирта):

*) Отчетъ д-та неокл. сборовъ 1886 г.

столичные	—	0,81°
юго-западн.	—	0,37°
средн. промышл.	—	0,26°
средн. черноз.	—	0,24°
восточн.	—	0,19°
сѣверн.	—	0,15°

Для Повѣнецкаго уѣзда эта цифра падаетъ до 0,10°.

Разумѣется, рядомъ съ воздержаніемъ, тутъ вліяетъ неудовлетворительное экономическое положеніе населенія, отсутствіе базаровъ и ярмарокъ, а отчасти изолированность уѣзда отъ проѣзжихъ дорогъ и пристаней. Но при этомъ надо замѣтить, что почти въ каждомъ крестьянскомъ домѣ находится самоваръ, кофейникъ и чайная посуда. Этотъ невѣрный признакъ благосостоянія распространенъ въ уѣздѣ потому, что угощеніе чаемъ обходится дешевле, чѣмъ виномъ. Къ тому же чай въ холодномъ и сыромъ климатѣ обманчиво утоляетъ голодъ. Крайне скудный обѣдъ, часто изъ одной рыбы, если она ловится, безъ крупъ, приправъ, съ малой дозой хлѣба, мало питаетъ. Насколько этотъ недостатокъ пищи вліяетъ на ростъ и на физическое развитіе жителей будетъ указано ниже, вмѣстѣ съ Кемскимъ уѣздомъ Архангельской губерніи, при сравнительныхъ таблицахъ населенія.

Исторія Кемскаго и Кольскаго уѣздовъ идетъ рядомъ съ Повѣнецкимъ. Основаніе Колы приписываютъ новгородцамъ, которые устроили здѣсь свои становища для выгодныхъ морскихъ промысловъ. Имя Колы упоминается въ числѣ древнихъ заселеній 1264 года. Кровавыя схватки были тутъ съ норвежцами вплоть до покоренія Новгорода. Съ 1471 г. до XVI столѣтія новгородцы жили тутъ спокойно, какъ на своей землѣ. Въ 1533 г. построена была церковь Благовѣщенія и св. Николая; лопари приняли св. крещеніе. Исторія Колы. 1264 г. 1471 г. 1533 г.

Въ 1590 г. шведы угрожали нападеніемъ на Колу, но коляне отбились и за это получили отъ Царя Ѳеодора Іоанновича льготную грамоту. Въ XVII столѣтіи Кола вновь подверглась нападенію шведовъ, для чего въ 1664 году опредѣлили въ нее 100 1590 г. 1664 г.

1704 г. стрѣльцевъ и воеводу. Въ 1704 г. при Петрѣ Великомъ въ Колѣ
1784 г. выстроена деревянная крѣпость съ 59 пушками. Въ 1784 г. городъ приписанъ къ Архангельской губерніи уѣзднымъ городомъ; тогда онъ имѣлъ 136 домовъ, 806 душъ и 65 промышленныхъ судовъ.

Въ царствованіе Императора Павла I крѣпость была упраздне-
1809 г. на и орудія вывезены, городъ былъ ссыльнымъ мѣстомъ. Въ 1809 году англичане на двухъ шлюпкахъ съ 35-ю солдатами взяли го-
1826 г. родъ, нагрузились добычей и ушли въ море. Въ 1826 г. произведена опись Кольскаго залива.

1835 г. Въ 1835 г. отмѣненъ сборъ съ хлѣба, вывозимаго въ Норвегію изъ Колы для мѣны его на рыбу.

1854 г. Въ 1854 г. 10 августа подошелъ къ Колѣ англійскій корветъ „Миранда“; потребовалъ сдачи города, грозя разрушить. Командированный для защиты поморскаго края адъютантъ губернатора отказалъ въ сдачѣ; на другой день корветъ подошелъ и гранатами сжегъ городъ. Въ 1858 г. Кола оставлена заштатнымъ городомъ *). Въ 1886 считалось въ Колѣ: 761 житель, изъ нихъ 375 муж. п. и 386 жен. п.
1858 г.

Исторія Кеми. О Кеми первый разъ упоминаетъ исторія въ 1579 г. по случаю нападенія на нее каянскихъ нѣмцевъ. т.-е. финляндцевъ изъ гор.
1579 г. Каяны, которые, по словамъ лѣтописца, произвели въ этой волости великое опустошеніе. Защищавшій ее Соловецкій воевода Михаилъ Озеровъ и многіе стрѣльцы были побиты. На мѣсто его присланъ былъ въ Кемскую волость со стрѣльцами воевода Кипріанъ Оничковъ, который и построилъ временной острогъ. Въ
1580 г. 1580 г. каянцы вновь напали, дрались три дня, но были про-
1589 г. гнаны. Въ 1589 г. каянцы въ числѣ 700 человѣкъ пришли рѣкою Ковдою, разогнали села: Ковду, Умбу, Кереть и др., опустошили волость Кемскую, и ушли вверхъ по р. Кеми. Для защиты ихъ присланы были 100 стрѣльцовъ изъ Москвы, въ подмогу 500
1591 г. ратнымъ людямъ прибывшимъ ранѣе съ Яхонтовымъ. Въ 1591 г. вся Кемская волость со всѣми богатыми угодьями отдана во вла-
1592 г. дѣніе Соловецкаго монастыря. Въ 1592 г. волость эта вновь пострадала отъ финляндцевъ и шведовъ. За это въ 1593 г. былъ походъ русскихъ войскъ въ Каянію подъ начальствомъ князей

*) Русская Лапландія.

Волкоцкихъ, которые и возвратились съ добычею. Въ 1657 году въ Кеми на островѣ Ленѣ построенъ былъ острогъ съ орудіями. Въ слѣдующемъ году шведы опять сдѣлали нападеніе, но были прогнаны стрѣльцами, которые въ числѣ 200 челов. стояли въ Сумскомъ посадѣ и въ Кемскомъ городкѣ. 1657 г.

Въ 1701 г. Кемскій и Сумскій остроги были укрѣплены и заняты 300 ч. войска подъ начальствомъ капитана Капранова. Въ 1704 году оба эти острога отписаны были подъ Олонецкій Алексѣевскій желѣзный заводъ, и находились въ казенномъ вѣдомствѣ до 1711 г., когда обратно были возвращены монастырю, владѣвшему ими до 1764 г. Въ это время Кемская волость вмѣстѣ съ прочими поморскими селеніями вошла въ Архангельскую область, въ открытый тогда Онежскій уѣздъ. По учрежденіи же въ 1784 г. Архангельской и Олонецкой губерній, поморскій край отчисленъ былъ къ сей послѣдней. Волости: Сухонаволоцкая, Шиженская, Сороцкая, Виремская, Колежемская и Сумскій острогъ были приписаны къ Повѣнецкому уѣзду. Изъ остальныхъ волостей: Шуерѣцкой, Калгалацкой, Подужемской, Панозерской и корельскихъ селеній, образованъ Кемскій уѣздъ Олонецкой губерніи. Присутственныя мѣста открыты въ Кеми въ 1785 г. тогдашнимъ Олонецкимъ гражданскимъ губернаторомъ Г. Р. Державинымъ. Въ 1797 г. гор. Кемь снова положенъ въ число штатныхъ городовъ Архангельской губерніи. Кемскій же уѣздъ въ настоящемъ своемъ составѣ утвержденъ за Архангельской губерніей только съ 1802 года *). 1701 г. 1704 г. 1711 г. 1764 г. 1784 г. 1785 г. 1797 г. 1802 г.

По этимъ формулярнымъ спискамъ можно бы заключить, что Кола и Кемь въ шесть вѣковъ своей стойкой службы достойны большаго вниманія. Но оба эти города отторжены отъ всей Россіи, и лѣтнихъ дорогъ къ нимъ не существуетъ. Почтовыя сношенія производятся: лѣтомъ черезъ Общество Мурманскаго пароходства, а весной и осенью на карбасахъ. До установленія же зимняго пути, или до открытія навигаціи весной, жители по два мѣсяца и болѣе живутъ безъ всякихъ сношеній съ административными и коммерческими центрами.

Кольскій уѣздъ учрежденъ всего три года назадъ, и по стати- Кемскій уѣздъ.

*) Архангельскій Сборникъ.

стическимъ свѣдѣніямъ губернскаго комитета онъ показывается въ Кемскомъ уѣздѣ.

Пространство Кемскаго уѣзда. Территорія Кемскаго уѣзда равняется 172,072 квадр. верстамъ; 1/10 часть ихъ подъ озерами и рѣками и 1/10 подъ болотами, и только 280 кв. верстъ, или 1/620 часть уѣзда считается культурной землей. Но и изъ этихъ 280 кв. верстъ обработывается подъ посѣвы только 50 кв. верстъ, т.-е. около 5,000 десятинъ.

Населеніе. Въ Кемскомъ и Кольскомъ уѣздахъ въ 1886 году считалось 36,081 жителей обоего пола, такъ что на каждаго жителя приходится 480 десятинъ. Что же касается до обработанной и посѣянной земли, то ея приходится только 1/10 часть десятины на жителя. Слѣдовательно тутъ земледѣліе не играетъ никакой роли, все живетъ промыслами и моремъ. Край жилъ шесть вѣковъ безъ своего хлѣба и соли, стало быть доказалъ живучесть своихъ промысловъ.

Южная часть Кемскаго уѣзда ничѣмъ не отличается отъ сѣверной части Повѣнецкаго уѣзда. Образъ жизни, занятія и экономическое состояніе одинаковы. Часть уѣзда, прилегающая къ Бѣлому морю, промыслы свои сосредоточиваетъ на морѣ. Самые сѣверные жители Кольскаго уѣзда, лапланцы или лопари, промышляютъ оленеводствомъ, рыбой, охотой и сплавомъ лѣса.

Продовольствіе. Кемскій и Кольскій уѣзды хлѣбъ, крупу и соль для своего продовольствія ежегодно получаютъ изъ Архангельска, и всегда этотъ вопросъ озабочиваетъ администрацію. Въ лѣтнее время для береговыхъ жителей еще можно подвезти хлѣбъ, а для внутреннихъ волостей подвозъ его возможенъ только зимой. Губернская и уѣздная администрація ведетъ счетъ мѣстнаго урожая, запасовъ, торговли, людей, хлѣба въ запасныхъ магазинахъ, и наконецъ слѣдитъ за состояніемъ цѣнъ среди мѣстнаго населенія. Чтобы регулировать эти цѣны и не оставлять народъ безъ хлѣба, устроены въ Архангельской губерніи *дирекціонные магазины*. Организація продовольственнаго дѣла очень сложная и не вѣрная. Въ случаѣ плохаго весенняго сплава хлѣба по Сѣверной Двинѣ, или въ случаѣ блокады устьевъ Сѣверной Двины край можетъ остаться безъ хлѣба. Тогда остается единственно зимній путь отъ Повѣнца до Сорокъ, Кеми, Кандалакши и Колы. Путь настолько

трудный и дорогой, что необходимая покупка хлѣба подорвет населеніе на многіе годы.

Для самостоятельнаго земледѣлія этотъ край совершенно негоденъ, какъ по качествамъ почвы, такъ и по климатическимъ условіямъ. Надо полагать, что изъ-за этой каменистой, негодной почвы и народъ этого края былъ лишенъ тѣхъ заботъ, которыми пользовалось населеніе другихъ болѣе счастливыхъ мѣстностей. До открытія Олонецкимъ земствомъ Повѣнецко-Сумской дороги, (въ 1880 г.) никакого лѣтняго сообщенія не было устроено; на 172,072 кв. верстахъ не было ни одной версты колесныхъ дорогъ и мѣстные жители дивились первому пріѣхавшему незамысловатому экипажу—телегѣ. На 17,000 кв. верстъ воднаго пространства не было нетолько инженернаго персонала, но даже ни одного десятника, со временъ новгородскихъ ушкуйниковъ ни одного камня не потревожено на фарватерѣ.

Населеніе *Заонежскаго края* въ 1886 году числилось: Заонежье.

	м. п.	ж. п.	всего.
въ Повѣнецкомъ уѣздѣ - -	12,864 —	13,887 =	26,751 (*)
— Кемскомъ и Кольскомъ -	18,748 —	20,215 =	38,963
Итого -	31,612 —	34,102 =	65,714

На 100 мужчинъ приходится 108 женщинъ; maximum женщинъ въ Россіи приходится въ Ярославской губерніи — 115 ж., а minimum въ Бессарабской области 91 женщ. на 100 мужчинъ. Населеніе.

Въ экономическомъ отношеніи важно знать производительное и непроизводительное населеніе. „Сравнительная статистика“ профессора Ю. Э. Янсона даетъ для Россіи отъ 0 до 15 лѣтъ возраста 38% общаго числа. Поэтому, безъ большой ошибки можно считать, что во всемъ Заонежскомъ краѣ, за исключеніемъ малолѣтковъ, приходится рабочихъ силъ:

мужскихъ -	19,600
женскихъ -	21,143
Итого -	40,743

*) Стат. Временникъ.

Скотъ. Скота:

лошадей	7625	по 50 руб.	на 381,250	руб.
коровъ	22096	„ 30 „	„ 662,880	„
овецъ	21156	„ 4 „	„ 84,624	„
оленей	29312	„ 6 „	„ 175,872	„
Всего	80189	головъ	на 1.304,626	руб.

Посѣвъ. Въ 1886 г. было посѣяно хлѣба, льну и картофеля 12217 дес. Собрано:

ржи	20695	четверт. по 8 руб.	на 165,560	руб.
ячменя	14791	„ „ 6 „	„ 88746	„
овса	17206	„ „ 6 „	„ 103236	„
картофеля	16256	„ „ 3 „	„ 48768	„
сѣна	1382936	пуд. „ 20 коп.	„ 276587	„
льну и конопли			на 5000	„
Итого			687897	руб.

Продовольствіе. Полагая на человѣка по 2 четверти ржи, 1/2 четв. ячменя, 1/2 четв. картофеля, 1/4 четв. гороху и 1/4 крупы, на всѣ 65,714 чел. потребно:

ржи	131,428	четв.	на 1.051,424 руб.
ячменя	32,857	„	„ 197,142 „
картофеля	32,857	„	„ 98,571 „
гороху	16,428	„	„ 197,136 „
крупы	16,428	„	„ 265,192 „
льну и конопли	„	„	„ 65,751 „
Итого потребно въ годъ	„	„	„ 1.875,216 руб.

Потребно въ годъ лошадямъ: 1 четв. ржи на посыпку, 7 четв. овса и 100 пуд. сѣна; коровамъ 1 четв. ржи и 100 пуд. сѣна; овцамъ 15 пудовъ сѣна. Составляетъ:

лошадямъ: ржи	7625	четв.	на 61,000	руб.
овса	53375	„	„ 320,250	„
сѣна	762500	пуд.	„ 152,500	„
Итого 7625 лошадямъ			на 533,750	руб.

Такъ что прокормъ каждой лошади долженъ обходиться по 70 рублей. Вотъ почему на 19,600 рабочихъ мужчинъ приходится только 7,625 лошадей.

Коровамъ	ржи	22,096 четв.	на 176768 р.
	сѣна	2.209,600 пуд.	на 441920 р.
Итого	.	22,096 коровамъ	618788 р.

Содержаніе коровы стоитъ по 28 р. въ годъ.

Овцамъ сѣна 317,340 пудовъ на 63.468 рублей, т. е. овца стоитъ по 3 руб. въ годъ.

Олени цѣлый годъ въ тундрахъ на ягелѣ.

Слѣдовательно, всей Заонежской странѣ потребно продовольствія отъ земледѣлія, людямъ и скоту на 3.091,122 рубля.

Отъ своего земледѣлія жители имѣютъ 687,892 р.; за вычетомъ ихъ недостаетъ 2.403,230 руб., или почти по 60 рублей на рабочую силу мужскую и женскую.

Надо замѣтить, что 1886 годъ былъ для населенія годомъ исключительно благопріятнымъ, какъ по хорошему урожаю, такъ и по низкимъ цѣнамъ на все. Чтобы сравнить, достаточно привести справочныя среднія цѣны за 1885 годъ въ Кемскомъ и Кольскомъ уѣздахъ:

	1885 г.	1886 г.
ржи четверть въ 9 пуд.	14 р. 3¼ к.	8 р.
ячменя четверть .	10 р. 80 к.	6 р.
картофеля . .	4 р. 40 к.	3 р.
овса . . .	7 р. 52½ к.	6 р.
сѣна пудъ . .	52½ к.	20 к.

Такъ что по цѣнамъ 1885 г. Заонежскому населенію на продовольствіе недоставало 4 милл. рублей, и каждая рабочая сила должна была заработать 100 рублей.

При этомъ 1885 г. по своей дороговизнѣ не выдающійся, и выработанная крестьянская натура перенесла этотъ годъ безъ замѣтной убыли въ числѣ браковъ, рожденій, и почти безъ увеличенія смертности. На *движеніе населенія* сѣвернаго края вліяли такіе годы, какъ 1868 и 1881 гг., когда своего хлѣба вовсе не уродилось, а привозный хлѣбъ черезъ Повѣнецъ обходился 1 р. 80 к. за пудъ, а черезъ Архангельскъ 2 р. за пудъ.

Заонежскій край въ движеніи народонаселенія ниже остальныхъ губерній. Такъ наприм. (по даннымъ за 1868—70 г. *) Движеніе народонаселенія.

*) Янсонъ. Сравнит. статист., т. 1.

Рождаемость. *рождаемость* въ Европейской Россіи колеблется около 5%, т. е. въ годъ на 100 человѣкъ общаго населенія родится 5 младенцевъ, причемъ считается:

maximum въ Оренбургской губ. 6,03%
minimum въ Митавской „ 2,99%
въ Архангельской 3,04%
въ Олонецкой 4,27%

Браки. Средняя частость браковъ въ Россіи на 1000 жит. 9,9 браковъ:

maximum Тульская губ. 12,6
minimum Митавская „ 6,6
Олонецкая губ. 9,2
Архангельская губ. 7,8.

Плодовитость. Средняя плодовитость православныхъ женщинъ въ Россіи даетъ 9,7 рожденій:

maximum Оренбургская 12,12
minimum Архангельская 7,14
Олонецкая 8,27.

Смертность. Смертность въ Европейской Россіи даетъ среднюю цифру на 1000 жителей 37,3. Средняя же смертность для всей Европы 25,2%. Выше Россіи стоитъ только Венгрія—38,5%; въ Норвегіи 17,1%.

Олонецкая губернія составляетъ maximum въ Россіи и даетъ 43,8% смертей на 1000 жителей.

Архангельская 27,9%
minimum Финляндія 21,4%.

Сравнительная статистика, разбирая данныя о смертности, вызываетъ вопросъ—уменьшается ли смертность въ Европѣ? Всѣ успѣхи, сдѣланные Европой на поприщѣ науки, искусства, народнаго хозяйства и государственной жизни сдѣлали свое великое дѣло. Лучшіе результаты уменьшенія смертности сдѣланы въ Швеціи и во Франціи. Вотъ таблица смертности на 1000 жителей.

Годы:	1796—99,	1810—14,	1816—20,	1826—45,	1846—58.
Швеція .	27,6	27,6	25,8	22,6	21,6.
Франція .	30,0	28,6	26,1	23,2	23,7.
Россія .	20,0	29,0	23,6	32,5	35,7.

Затѣмъ впослѣдствіи Швеція, прогрессируя въ 1870 г., дошла

до 20,2%, въ 1875 г.—18,3%, Франція въ 1875 г. дошла до 21,5%, а въ Россіи Военно-Статистическій Сборникъ показываетъ: съ 1859 по 1869 годы 36,0%, а 1868 70 годы 37,3%.

Надо замѣтить, что главная цифра смертности, почему Россія занимаетъ между европейскими государствами первое мѣсто, есть смерть дѣтей отъ рожденія до года. Такъ изъ 1000 родившихся дѣтей обоего пола, въ теченіи перваго года ихъ жизни, умираетъ:

въ Россіи . .	260,8
въ Пруссіи . .	165,0
во Франціи . .	163,3
въ Архангельской губ. .	297,3
въ Олонецкой губ. .	347,4
въ Кольскомъ уѣздѣ .	266,0
въ Кемскомъ уѣздѣ .	353,0.

Главная причина такой громадной смертности дѣтей заключается въ экономическихъ условіяхъ. Дѣти до года кормятся молокомъ матери, которая сама при плохомъ питаніи должна вырабатывать отъ 60 до 100 руб. въ годъ, чтобы окончательно не погибнуть съ семьей. Женщинѣ, сперва беременной, а потомъ съ хилымъ ребенкомъ, приходится бороться со всею совокупностію тѣхъ силъ, которыя сокращаютъ жизнь человѣка. Понятно, все это отражается на обоихъ, и ребенокъ, какъ болѣе слабое существо, погибаетъ, и тѣмъ государство лишается своего будущаго производительнаго труда.

Сравнительная статистика профессора Янсона приводитъ рядъ цифръ по движенію смертности и хлѣбныхъ цѣнъ. Сопоставляя эти величины въ разныхъ государствахъ въ 12-ти-лѣтній періодъ времени, авторъ приходитъ къ выводу, что хозяйственныя и вообще матеріальныя условія жизни замѣтно вліяютъ на усиленіе смертности *).

Лучшую статистику по точности и полнотѣ наблюденій даетъ Англія. За послѣднія 18 лѣтъ англійскіе матеріалы даютъ наглядную таблицу смертности въ соотвѣтствіи съ цѣнами на пшеницу и на картофель. Соотношеніе несомнѣнно существуетъ, не-

*) Сравн. стат. Россіи и западно-европ. государствъ, стр. 283, соч. Янсона.

смотря на то, что въ Англіи, какъ во всемірномъ рынкѣ, нѣтъ тѣхъ колебаній цѣнъ, какъ въ Заполежскомъ краѣ.

Независимо отъ смертности, хозяйственныя невзгоды отражаются и на физическомъ развитіи населенія. Бѣдность даетъ міазматическія болѣзни, разстройство органовъ пищеваренія, а за нимъ и кровообращенія. Болѣзни эти не записываются, если не ведутъ за собою смерть, но они вліяютъ на существенный приростъ населенія, т. е. на такой, который зависитъ только отъ рожденія и смерти, безъ переселеній, войнъ, и др.

Приростъ. Въ Европейской Россіи естественный приростъ по губерніямъ (1868—70 гг.) колеблется отъ 2,40% до 0,06% на 100 жителей. Во главѣ благополучія стоитъ Донская область—2,40%, потомъ Екатеринославская губ.—2,25%, Таврическая 2,12% и т. д.

Архангельская губернія прирастаетъ на 0,86%. Minimum прироста даетъ Ковенская губернія—0,06%; что же касается Олонецкой губерніи, то она дала (1868—1870 гг.) убыль населенія на 0,11%; такое неотрадное явленіе въ народной жизни объясняется экономическимъ состояніемъ Олонецкаго края въ это время, а именно: въ 1867 и 1868 годахъ были сильные неурожаи и свирѣпствовали повальныя болѣзни, — преимущественно тифъ и горячки разныхъ видовъ.

Вообще слѣдуетъ замѣтить, что климатъ и почва не оказываютъ существеннаго вліянія на движеніе народонаселенія. Исторія и статистика свидѣтельствуютъ въ одинъ голосъ, что человѣкъ легко приспособляется къ климатическимъ условіямъ, что онъ силою своего духа, силою знанія и энергіей дѣятельности преодолѣваетъ естественныя преграды и можетъ пользоваться необходимымъ достаткомъ, упрочить свое благосостояніе на отдаленномъ сѣверѣ, скудномъ даровыми благами, въ той же, если не въ большей, мѣрѣ, какъ и на югѣ, гдѣ эти блага щедро раздаются природою.

Стоитъ только сравнить Олонецкую губернію съ пограничною ей Финляндіей, чтобы видѣть какое слабое дѣйствіе на состояніе народной энергіи, на устойчивость человѣческой среды, т. е. на вѣроятную продолжительность жизни вообще и на смертность оказываютъ суровость климата и бѣдность природы, при условіи здоровья общественныхъ силъ. Въ своемъ значеніи для жизни

цивилизованнаго общества природа и ея стихійныя начала могутъ и должны быть разсматриваемы единственно какъ находящіяся въ обладаніи человѣка источникъ народнаго благосостоянія.

Но что экономическій недостатокъ и соединенныя съ нимъ неблагопріятныя условія бытовой и общественной жизни оказываютъ вліяніе на уменьшеніе народонаселенія,—это общепринятый статистикою законъ. Въ силу этого закона отношеніемъ между собою раждаемости и смертности, или точнѣе *разницею* между процентомъ раждаемости и процентомъ смертности, статистикою точно опредѣляется уровень благосостоянія изслѣдуемой среды и внутренняго ея благоустройства. Разница есть величина постоянная для данной общественной группы или измѣняющаяся смотря потому, остается-ли жизненная энергія извѣстнаго общества на одной неизмѣнной высотѣ, или она, то возвышается, то падаетъ, въ зависимости отъ исхода борьбы за существованіе.

На основаніи этихъ особенностей *разницы* между раждаемостью и смертностью, устанавливаютъ категоріи. А. Мальшинскій (авторъ книги „Народное благосостояніе по демографическимъ даннымъ“) дѣлитъ разницу на 5 категорій:

1) Степень *превосходная*, если разница не ниже 20 на 1000 чел.
2) „ *хорошая*, если разница около 15 на 1000 человѣкъ.
3) „ *посредственная* не ниже 10 на 1000 челов.
4) „ *неудовлетворительная* не ниже 8 на 1000 челов.
5) „ *бѣдственная* ниже 8.

Каждая изъ этихъ категорій служитъ выраженіемъ степени народнаго благосостоянія.

Руководствуясь такими указаніями А. Мальшинскаго, можно представить слѣдующіе демографическіе выводы объ уровнѣ общаго благосостоянія Олонецкой губерніи за 20 лѣтъ, съ указаніемъ среднихъ величинъ чрезъ каждыя 10 лѣтъ.

Годы.	Общее населеніе.	Прибыль + убыль — населенія.	Разница между раждаемостью и смертностью на 1000 чел.
1868	296,170	—3,562	—12,02
1869	298,932	+ 467	1,56
1870	296,356	+1,757	5,90

Годы.	Общее населеніе.	Прибыль + убыль — населенія.	Разница между рождаемостью и смертностью на 1000 чел.
1871	297,491	+2,354	7,92
1872	298,076	— 45	— 0,15
1873	298,709	+1,341	4,50
1874	300,080	+4,252	14,17
1875	301,593	+4,474	14,86
1876	304,907	+4,316	14,19
1877	311,333	+5,413	17,14
Среднее за 10 лѣтъ	300,365	+2,081	6,92
1878	311,223	905	2,91
1879	314,438	4,060	12,61
1880	317,110	2,152	6,78
1881	321,027	4,059	12,64
1882	327,323	3,061	9,36
1883	327,043	4,523	13,83
1884	330,748	3,149	9,54
1885	334,658	284	0,85
1886	336,214	4,530	13,48
1887	341,568	6,668	19,55
Среднее за 10 лѣтъ	326,135	3,339	10,23
Среднее за 20 лѣтъ	313,290	2,710,15	8,65

Группируя приведенныя числовыя величины прироста населенія губерніи за 20 лѣтъ по однороднымъ категоріямъ благосостоянія, получается такой выводъ:

Категоріи.	Г о д ы.	Всего годовъ.
I	0	0
II	1874—1877 и 1887	5
III	1879, 1881, 1883 и 1886	4
IV	1882 и 1884	2
V	1868—1873, 1878, 1880 и 1885	9

Одного бѣглаго взгляда на указанныя выше таблицы достаточно, чтобы видѣть все разнообразіе степеней благосостоянія населенія Олонецкой губерніи за 20 лѣтъ (1868—1887 гг.). Причемъ

наглядно, что Олонецкая губернія въ разсматриваемую эпоху не въ состояніи была создать условія здоровой общественной жизни (1 категор.). Изъ 20-ти только 5 счастливыхъ лѣтъ (1874, 1875, 1876, 1877 и 1887 гг.) выпали на ея долю, въ которые почти полное отсутствіе эпидемическихъ и эпизоотическихъ болѣзней, хорошіе урожаи хлѣбовъ и травъ и другія поблагопріятствовавшія условія значительно подняли уровень благосостоянія народа (2 категорія). Преимущественно же въ Олонецкой губерніи осиливаютъ условія, влекущія къ бѣдственному состоянію, что подтверждается какъ общимъ среднимъ выводомъ прироста за 20 лѣтъ (8,65 на 1000 человѣкъ, 5 категор.), такъ и частными цифрами прибыли населенія за 9 лѣтъ (1868—1873, 1878, 1880, 1882, 1884 и 1885 гг.).

Сопоставляя средній выводъ предъидущихъ десяти лѣтъ (1868—1877 гг.) съ среднимъ выводомъ послѣдующихъ десяти лѣтъ (1877—1887 гг.), оказывается, что въ послѣднее десятилѣтіе приростъ населенія въ Олонецкой губерніи увеличился на 3,31%. На увеличеніе прироста единственно повліяли два послѣдніе года (1886 и 1887 г.), счастливые по урожаю и другимъ благопріятно сложившимся условіямъ; въ эти два года смертность противъ 1885 года уменьшилась на 5170 человѣкъ, между тѣмъ какъ родилось, противъ 1885 года, болѣе на 1179 человѣкъ.

Профессоръ статистики Янсонъ періодъ удвоенія населенія для Россіи опредѣляетъ въ 65 лѣтъ *). Олонецкая же губернія, судя по приведенному выше среднему годичному приросту въ 2710 человѣкъ за 20 лѣтъ (1868—1887 гг.), можетъ удвоиться только чрезъ 126 лѣтъ. Или, иначе сказать, приращеніе населенія въ Россіи почти вдвое больше, чѣмъ въ Олонецкой губерніи, взятой отдѣльно.

Рѣзкія колебанія цифровыхъ выводовъ прироста населенія нагляднѣе всего свидѣтельствуютъ о неустойчивости матеріальнаго положенія, которое при затруднительности путей сообщенія, ничтожности промысловъ и заработковъ и обременительности платежей разнаго рода, единственно поддерживается земледѣліемъ, из-

*) Сравнит. стат., томъ 1, стр. 350.

рѣдка вознаграждающимъ упорный трудъ крестьянъ. Въ связи съ періодическими неурожаями нерѣдки повальныя болѣзни, каковы: на людяхъ тифъ, оспа, а на скотѣ сибирская язва. Эти гибельныя явленія больше всего разстраиваютъ бытъ населенія и не будь подобныхъ 1886 и 1887 годамъ урожаевъ, населеніе Олонецкой губерніи вѣчно влачило бы свое бѣдственное существованіе. Но однако указанныя отдѣльныя частности трудно замѣтны на неприглядной жизни Олончанъ, которая, по внимательномъ разсмотрѣніи и изслѣдованіи демографическихъ данныхъ, наглядпѣе всего указываетъ Правительству на своевременность, цѣлесообразность и необходимость мѣръ для поднятія экономическаго быта населенія.

Что въ Олонецкой губерніи можно положить прочное основаніе экономическому развитію, то въ этомъ убѣждаетъ наша сосѣдка Финляндія.—Не взирая на суровость климата, иногда губящаго ранними морозами хлѣбъ на корню, вопреки такъ сказать физической природѣ страны, населеніе Финляндіи не только не испытываетъ тяжелыхъ условій 4 и 5 категорій указаннаго выше расчисленія, но, напротивъ, сравнительно съ другими губерніями Россіи отличается наивысшимъ процентомъ прироста населенія. Напримѣръ, въ 1879 году Финляндія, имѣя населеніе 2.059,587 человѣкъ, дала годовой приростъ 37,331 челов., или 18,12% на 1000 душъ;—а въ теченіи 77-лѣтняго подданства Россіи, т. е. съ 1809 по 1886 годъ, населеніе Финляндіи увеличилось въ $2^2/_3$ раза, или, иначе сказать, почти утроилось.

Но что всего замѣчательнѣе,—Улеаборгская губернія, находящаяся между 65° и 70° сѣверной широты, т. е. гораздо сѣвернѣе чѣмъ наша губернія, въ 1879 году дала 19,10% прироста, тогда какъ въ Олонецкой губерніи числилось прироста 12,61, т. е. менѣе на 6,49%. При этомъ надо добавить, что въ Олонецкой губерніи въ 1879 году % прироста былъ выше средняго на 2,37, а въ Улеаборгской—нормальный.

Вообще Финляндія, по движенію народонаселенія, представляетъ высоту средняго, безъ рѣзкихъ разницъ, благосостоянія и она прокладываетъ дорогу еще къ большей счастливой будущности. Между тѣмъ браки въ Финляндіи менѣе часты и рожденія

моѣе численны, чѣмъ въ русскихъ губерніяхъ, и даже въ Привисленскомъ краѣ. Вся причина завидпаго матеріальнаго положенія Финляндіи и въ частности Улеаборгской губерніи заключается въ устройствѣ путей сообщенія, вслѣдствіе чего сильно подалась впередъ экономическая жизнь и развилась промышленность.

Финскій народъ благоденствуетъ въ широкомъ смыслѣ слова. Благоденствіе это прочно, широко и глубоко успѣло уже распространиться на всю страну, болѣе и болѣе захватываетъ даже низшій классъ. Въ противоположность всеобщимъ жалобамъ на экономическое и финансовое затрудненіе, въ дѣйствительности Финляндія не знаетъ ни того ни другаго, а ростетъ и ростетъ въ торгово-промышленномъ отношеніи.

Физическое развитіе.

Хотя число, или счетъ людей и пополняется, однако крѣпость и сила людей падаетъ. Лучшую провѣрку въ этомъ отношеніи даютъ цифры воинской повинности. За десятилѣтіе съ 1874 по 1884 годы по недостатку роста освобождено:

въ Россіи - - -	1,49%
въ Олонецкой губ. - -	1,78%
въ Архангельской губ. -	2,12%

Кромѣ малорослыхъ (2 арш. 2½ в.), которыхъ принято въ Арханг.—15.87%, въ Олон.—18,84%.

Освобождено по болѣзнямъ и физическимъ недостаткамъ:

въ Россіи - - -	15,04%
въ Архангельской губ. -	15,99%
въ Олонецкой губ. - -	16,01%

По невозмужалости:

въ Россіи - - -	16,34%
въ Архангельской губ. -	17,61%
въ Олонецкой губ. - -	21,28%

Болѣзнь.

Такая физическая недоразвитость и слабость сѣверянъ замѣтна во всѣхъ отчетахъ Медицинскаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Напримѣръ, невинная дѣтская болѣзнь—коклюшъ; въ Россіи средняя смертность отъ нее 2,9%, въ Олонецкой губ.—5,3%. Процентъ смертности отъ оспы: въ Россіи—20,7%, въ Олонецкой губ.—21,7%.

Брюшной тифъ въ Олонецкой губерніи уноситъ 11,2% изъ 100 заболѣвшихъ имъ, а въ Россіи этотъ % равенъ 10,8%. Также и возвратный тифъ: въ Россіи 6,0% въ Олонецкой губерніи 7,7% и т. д.

Тутъ не приводится отдѣльно весь Заонежскій край, потому что свѣдѣній о немъ нѣтъ; къ тому же изъ ничтожнаго числа, 25 тысячъ человѣкъ, никакихъ вразумительныхъ цифръ вывести нельзя; всѣ цифры имѣютъ случайный характеръ. Одно утѣшительно, что въ отчетахъ медицинскаго департамента и военно-статистическихъ сборникахъ Олонецкая губернія, хотя грустными цифрами, но видна. Можно заключить, что земскій медицинскій персоналъ стоитъ въ ней на стражѣ и предупредитъ опасность, несмотря на свой малочисленный составъ, 20 земскихъ врачей на губернію (кромѣ 10 правительственныхъ). Олонецкое земство, не смотря на свою бѣдность, на медицинскую часть расходуетъ свыше 100 тысячъ рублей въ годъ.

Что же касается до народнаго здравія Архангельской губерніи, то видно, что на всю губернію казна расходуетъ (въ Архангельской губерніи земства нѣтъ) около 25 тысячъ рублей. Вся эта огромная губернія имѣетъ 14 врачей, которымъ вѣроятно нѣтъ никакой возможности бороться съ эпидеміями и съ такими опасными врагами какъ сифилисъ и проказа.

По отчетамъ въ Архангельской губерніи показывается 958 человѣкъ всѣхъ сифилитиковъ. Въ Олонецкой губерніи ихъ значится 1250 человѣкъ. Между тѣмъ число сифилитиковъ въ Россіи опредѣляется 44,7 на 10,000 населенія. Въ Олонецкой губерніи эта цифра показана 40,9‰; а въ Архангельской только 15,4 чел. на 10,000 населенія. Невольно является сомнѣніе въ вѣрности числа, и неизвѣстно остаются-ли сифилитики безъ лѣченія по недовѣрію, стыду и другимъ причинамъ, или по недостатку средствъ.

Еще опаснѣе статистическія данныя съ проказой, которая шествуетъ отъ границы Норвегіи. По отчетамъ медицинскаго департамента видно, что въ 1884 г. во всѣхъ больницахъ Россіи пользовалось больныхъ проказой 21 чел., изъ нихъ умерло 5 чел. Въ отчетѣ же по всеобщей воинской повинности видно, что изъ чис-

ла 382,109 призывныхъ забраковано вслѣдствіе проказы 84 чел. Если это отношеніе перевести на 100-милліонное населеніе, то можно положить, что въ Россіи всѣхъ больныхъ проказой 22,000 человѣкъ.

Между тѣмъ статистика бѣдна свѣдѣніями объ этой болѣзни. Знаютъ изъ отрывочныхъ данныхъ, что она распространяется въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, гдѣ уже насчитываютъ сотни больныхъ. Слышно было, что она гнѣздится гдѣ-то на сѣверѣ, близъ Норвегіи. Потомъ указываютъ на евреевъ западныхъ губерній, но все это вскользь, какъ-бы на вещь не стоющую вниманія. Но, эта библейская болѣзнь если и не особенно опасна для тѣхъ мѣстъ, гдѣ есть административный и медицинскій персоналъ, интеллигенція и, главное, дороги и вообще пути сообщенія, то нельзя того сказать про Сѣверный край, каковы Кемскій и Кольскій уѣзды.

Норвегія устроенная страна, она лѣтъ тридцать ведетъ борьбу съ проказой, тамъ всѣ больные на счету, и видно, что они не убываютъ, ихъ цифра вертится около 400 человѣкъ *). Болѣзнь заразительная, передается незамѣтно и обнаруживается уже тогда, когда нѣтъ спасенія. Норвежцы грамотны, культурны, и не смотря на это не могутъ себя остерегать. Нашъ Сѣверъ переполненъ своеобразныхъ предразсудковъ, ничѣмъ не просвѣщенъ, въ изоляцію и дезинфекцію не вѣритъ, легко можетъ самъ заразиться и жестоко отплатить за свое неустройство.

Санитарное состояніе напр. видно на оспѣ: въ Кемскомъ уѣздѣ въ 1883 г. заболѣло 161 человѣкъ, умерло 54; всего въ Архангельской губерніи заболѣло оспой 952, умерло 237, процентъ равенъ 23,8%; въ Россіи это отношеніе—20,7%.

Отсутствіе хлѣба и плохое питаніе ясно выразилось въ дорогіе годы, когда въ восточныхъ губерніяхъ у чувашъ, черемисъ, мордвы и др. чесотка распространилась такъ:

въ 1881 г.	заболѣло	89,805	чел.
— 1882 г.	„	152,044	„
— 1883 г.	„	211,591	„
— 1884 г.	„	266,379	„

*) Докладъ русскаго консула обществу сод. пром. и торговлѣ.

Цѣна ржаной муки была отъ 1½ до 2 руб. за пудъ. Скученность и тѣснота въ избахъ не дозволяла предпринимать никакихъ мѣръ. Въ тотъ же 1883 годъ цынги показано въ Россіи 16,070 чел., въ Олонецкой губерніи 1,122 человѣкъ, въ Архангельской не показано, но вѣроятно не потому, что ея не было. Хлѣбъ былъ дорогъ; а отсутствіе хлѣба цынгу выражаетъ, напр. въ Казанской губерніи, такъ: въ 1883 году цынгой болѣло 31 чел., а въ 1884 г.—2,024 челов. Глистами болѣло въ Россіи 45,295 чел., въ Олонецкой губерніи 1,122 человѣка. Все это не опасно, съ благополучнымъ урожаемъ само проходитъ; но истощеннымъ чесоткой и цынгой не далеко и до другихъ заразительныхъ болѣзней, были-бы только сѣмена.

Послѣ 1883 г. хорошій урожай понизилъ цѣны до 4-хъ рублей за куль ржаной муки, а въ Россіи цифра смертности—37,7‰ остается упорно. Въ обществѣ русскихъ врачей, подъ предсѣдательствомъ профессора С. П. Боткина, принято предложеніе доктора Экка: „цифру смертности выше европейской нормы (25,5‰) „*признавать какъ насильственную смерть*, происходящую отъ не„бреженія къ санитарному состоянію народа“ *). Программа утѣшительная, не требующая комментарій; надо полагать, что въ районъ небреженія—входитъ и *неимѣніе путей сообщенія*.

Умственное развитіе.

Не смотря на всѣ невзгоды и хозяйственные недочеты, сѣверяне нетолько не отстаютъ отъ Россіи въ умственномъ развитіи, но многіе изслѣдователи ставятъ ихъ выше жителей черноземныхъ губерній. Что же касается грамотности, то она двигается поступательно. Вѣрнѣйшій экзаменъ въ этомъ—Военно-Статистическій Сборникъ; по его цифрамъ видно, что при началѣ всеобщей воинской повинности въ 1874 году и затѣмъ въ 1883 году, т.-е. черезъ десять лѣтъ потомъ, было принято грамотныхъ:

	1874 г.	1883 г.
въ Россіи - - -	21,99%	28,88%
— Олонецкой губерніи -	25,74%	27,42%
— Архангельской -	29,43%	32,89%

Нельзя не отмѣтить еще въ Заонежскомъ краѣ особую любовь населенія къ отвлеченнымъ разговорамъ и къ исканію истины.

*) Протоколъ санитарн. ком. общ-ва русскихъ врачей 1886 г.

Вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія край отчужденъ отъ интеллигентной мысли, переполненъ сектантскими толками и суевѣрнымъ невѣжествомъ, но все-таки на этихъ людяхъ замѣтно желаніе идти къ свѣту. Поморы и рыболовы выказываютъ особую наблюдательность и знаніе природы, и въ это же время поражаютъ своими тупыми предразсудками. Женщины въ Заонежьѣ несравненно развитѣе черноземныхъ бабъ. Даже вкусы ихъ въ краскахъ и узорахъ на нарядахъ полны изящества; быть можетъ это происходитъ отъ сочетаній видовъ: воды, лѣса, луговъ, игры цвѣтовъ на скалахъ и камняхъ, чего сплошныя засѣянныя поля не даютъ. Пѣсни, сказки, причитанія и сказанія заонежскія достаточно извѣстны въ литературѣ, чтобы видѣть умственный складъ жителей.

Путь каналу.

Много писано объ экономическомъ положеніи края, черезъ который пройдетъ Бѣломорскій каналъ, но все-таки этотъ край недостаточно изученъ. Шаблонныя статистическія таблицы имѣютъ значеніе тамъ, гдѣ цифры показываютъ десятки милліоновъ. Въ этихъ цифрахъ проглядываетъ *законъ большихъ чиселъ*. Совершенно иное представляется въ группировкѣ цифръ малыхъ районовъ, какъ напр. Заонежье съ 65-ю тыс. жителей, съ ихъ разнообразными занятіями.

Статистикъ Кетлэ сравниваетъ экономическія таблицы цѣлыхъ государствъ съ кругомъ, начерченнымъ мѣломъ на доскѣ. Видна ровная концетричная окружность, всѣ шероховатости пропадаютъ, но если взять микроскопъ и разсматривать частицу этого круга, то представятся только отдѣльныя безпорядочныя кусочки мѣла, изъ котораго состоитъ этотъ кругъ.

Разговоръ съ жителями уяснилъ ихъ идеальное понятіе о томъ благополучіи, какое можетъ дать имъ будущій каналъ. А то невзрачное житье, которое они проживаютъ нынѣ, можетъ подтвердить чего имъ недостаетъ.

Повѣнецъ.

Выходной пунктъ канала изъ Онежскаго озера предполагается г. Повѣнецъ. Жителей въ немъ 394 муж. пола и 327 жен. пола, всего 721. Пристань удобна, спокойна и дешево можетъ быть

расширена и углублена. Теперь городъ связанъ правильными пароходными рейсами съ Петрозаводскомъ и съ Вознесеньемъ, по одному разу въ недѣлю.

Въ 1886 г. пришло на пристань: 43 парохода, 13 судовъ и 9 соймъ, привезено товара на 101,500 руб. Отошло столько-же и вывезено на 42,000 руб. Черезъ Повѣнецъ въ Соловки проходитъ ежегодно отъ 1000 до 2000 человѣкъ богомольцевъ.

Изъ привозныхъ грузовъ главные: мука, крупа, овесъ, соль, бакалейный товаръ и др. Цѣны за провозъ отъ Рыбинска черезъ Вытегру или Вознесенье отъ 9 до 14 коп. съ пуда. Изъ Петербурга доставка до Повѣнца обходится на галіотахъ до 20 коп., а на пароходахъ до 50 и 60 коп. съ пуда.

Продажныя цѣны были: муки ржаной куль (9 п.)– 7 р., пшеничной (5 п.)–14 руб., крупы (8 п.)—10 руб., соль (куль 6 п.)—3 руб., мыло голубое—4 и 5 руб. пудъ; полосовое желѣзо—2 р. 40 коп. Это цѣны среднія, которыя мѣняются раза четыре въ годъ, смотря по запасу, требованію и подвозу.

Водки проходитъ черезъ Повѣнецъ до 8000 ведеръ (въ 40^0), цѣна 5 руб. 30 коп. Она сосредоточивается въ двухъ складахъ; въ зимнее время она идетъ въ Архангельскую губернію и въ свой уѣздъ.

Точно также хлѣбный и бакалейный товаръ запасаютъ въ навигацію. Ничтожное количество его идетъ лѣтомъ въ уѣздъ по торговцамъ въ лавки, а большая часть расходится зимой. Зимняя отправка товара идетъ преимущественно на сѣверъ и сѣверовостокъ. Корелды и юго-западная часть уѣзда запасаются въ Шунгѣ на ярмаркѣ, а также везутъ на обратныхъ подводахъ изъ Петербурга, Олонца и Петрозаводска мимо Повѣнца.

Зимой, въ Повѣнецъ и дальше, проходитъ изъ Сорокъ и Сумскаго посада до 6000 возовъ разной рыбы: трески, сайды, сельдей, наваги и др., также дичи и шкурокъ.

Рябчики, тетерева и другая дичь начинаетъ изъ Повѣнца отправляться въ Петербургъ на пароходахъ съ первыхъ чиселъ сентября, вплоть до закрытія навигаціи, по 200 и 300 пудовъ каждый рейсъ. Вообще птицы черезъ Повѣнецъ проходитъ до 15000 пудовъ, преимущественно по первому зимнему пути.

Жители Повѣнца занимаются хлѣбопашествомъ, вывозкой лѣса, работой на лѣсопильномъ заводѣ, рыбной ловлей, охотой, извозомъ, торговлей, постоялыми дворами, возкой богомольцевъ и т. д. Экономическое положеніе ихъ счастливое по мѣсту: лѣсу много, земли и луга порядочныя, пастбища обширныя и для скота просторно. Достойно замѣчанія, что въ Повѣнцѣ устроено въ родѣ страховки скота. Корова оцѣняется хозяиномъ и вручается пастуху на лѣто для пастьбы, за плату по 10 коп. съ рубля оцѣнки. Пастухъ долженъ платить за нее, если потеряетъ или не убережетъ отъ медвѣдя.

Городскому Повѣнецкому обществу принадлежитъ 22 деревянныхъ зданія и запаснаго капитала 161,730 руб. 4¾ коп. Если осуществится каналъ, то тогда этотъ капиталъ сослужитъ городу хорошую службу; для устройства складовъ съ варантами, банка и др. Чрезвычайное Повѣнецкое земское собраніе 1873 г. опредѣляло, по оффиціальнымъ даннымъ, количество рыбнаго груза до 1 милліона пудовъ, но эти цифры плохо оттадываются. Въ Бѣломъ морѣ и на Мурманѣ рыбы вылавливается, по словамъ г. Данилевскаго, ничтожная доля; каналъ привлечетъ капиталы и народъ для ловли, удешевитъ ея доставку, введетъ ее въ общее употребленіе центральныхъ губерній, тогда провозъ ее удесятерится. Кто могъ отгадать количество сельди въ Каспійскомъ морѣ, прежде чѣмъ ее начали солить и дешево буксировать вверхъ Волги. Въ 15 лѣтъ она отъ нуля дошла до 15 мил. пудовъ. Сѣверныя моря и озера рыбой не бѣднѣе южныхъ.

Маріинскій путь и Николаевская желѣзная дорога проектировались на пятую часть тѣхъ грузовъ, которыхъ достигли меньше чѣмъ въ полвѣка. Каналы-же строятся не для существующихъ грузовъ, а для будущихъ.

Послѣ Повѣнца наиболѣе вліянія окажетъ каналъ на Петровско-Ямскую волость. Нынѣшнее ея положеніе такое: земель въ надѣлъ крестьянамъ отведено: удобной 24365 дес., неудобной 28744 дес.; лѣсу: удобнаго 3081 дес. и неудобнаго 1074 дес. Петровско-Ямская волость.

Дворовъ въ волости 391, жителей 2442; изъ нихъ взрослыхъ 732 муж. пола и 821 женск. пола; итого работниковъ 1553.

Изъ нихъ дома живутъ 1343, во временныхъ отлучкахъ 26 и въ постоянныхъ отлучкахъ 191.

Лошадей въ волости 431, подростковъ 42, коровъ 629, телятъ 493 и овецъ 943. Ржи въ 1886 г. было засѣяно 225 дес., ячменя 136, овса - 54 и картофелю—60 десятинъ. Сѣна накошено 93,000 пудовъ. Урожай своего хлѣба удовлетворяетъ только 4 мѣсяца въ году, а на 8 мѣсяцевъ надо покупать. Цѣны въ 1886 году на муку доходили до 10 руб. за куль, и надо было 30,730 руб. добыть на заработкахъ, чтобы прокормиться съ дѣтьми, какъ слѣдуетъ.

Кромѣ того волость должна была заплатить окладныхъ сборовъ: казенныхъ 3748 руб., земскихъ 1393 руб., недоимокъ 1392 руб., да за отпущенный въ ссуду земскій хлѣбъ 5206 руб.; всего сборовъ 11,739 рублей.

Затѣмъ необходимы деньги: на покупку соли и одежды, на ремонтъ дома и хозяйства, на содержаніе церкви, на уплату мірскихъ сборовъ и т. д., что усчитать нельзя. Перебивались воздержаніемъ и заработками; рубили и возили лѣсъ, сгоняли его; ходили въ извозъ съ Бѣлаго моря въ Каргополь, Петербургъ; провозили богомольцевъ по земской дорогѣ и на карбасахъ. Иные занимались портняжнымъ ремесломъ, жили въ работникахъ, ходили на Бѣлое море для рыболовства; плотничали, пилили лѣсъ; кузнецы пробивались своимъ дѣломъ; иные нанимались въ лѣсники; охотились на бѣлокъ и рябчиковъ; дѣлали посуду, шили сапоги, гнали деготь и т. д. Главную же выручку составляетъ рыба въ своихъ рѣкахъ и озерахъ; ее ловятъ, солятъ, вялятъ и сушатъ. Добываютъ сиговую и ряпушковую икру и возятъ ее въ Петербургъ, гдѣ ей цѣна отъ 8 до 10 руб. за пудъ.

Для ловли рыбы сѣти вяжутъ дома; пеньки своей не достаетъ, поэтому покупаютъ ее въ Шунгѣ по 6 руб. за пудъ; а у кого женщина одна, или обременена семьей, то покупаютъ готовыя нитки по 12 руб. за пудъ. Порохъ покупаютъ въ Повѣнцѣ у земства, по 60 коп. за фунтъ; пульки изъ свинца льютъ сами.

Ожиданіе благъ отъ канала въ волости распространено; самое важное то, что хлѣбъ и соль подешевѣютъ; лѣсъ пойдетъ въ обѣ стороны и выгонка его до Онежскаго озера и до Бѣлаго моря не

будетъ такъ трудна и опасна, какъ нынѣ. При дешевомъ хлѣбѣ не будутъ его сѣять на плохихъ мѣстахъ; лучшее время употребятъ на подсѣки, на ленъ, да на сѣно, которые болѣе даютъ. Крестьяне знаютъ, что на каналѣ деньги заработывать легче; будетъ надобность въ народѣ, въ лошадяхъ и въ пищѣ. Промышленную рыбу и дичь не будутъ гноить, или отдавать задаромъ своимъ скупщикамъ. Ожидаютъ, что по деревнямъ будутъ ѣздить не монополисты, а выгодные торговцы. При каналѣ можно будетъ всегда хлѣбъ покупать, а теперь его приходится брать въ долгъ, —уплачивать бѣлкой или рыбой, поэтому хлѣбъ приходится въ тридорога.

Если каналъ изъ Онежскаго озера выйдетъ не черезъ Повѣнчанку, а черезъ р. Кумсу, то главнѣе всего поднимется Мяндусельгскую и Богоявленскую волости, а также отразится на рудныхъ богатствахъ Поросъ-озерской волости.

Мяндусельгская волость.

Экономическое положеніе Мяндусельгской волости таково: жителей 3486; взрослыхъ мужчинъ 1082, взрослыхъ женщинъ 1176, такъ что рабочихъ 2258 силъ; лошадей у нихъ 513, да подростковъ 89; коровъ 979, телятъ 391, овецъ 1170. Число домовъ въ волости 497.

Засѣяно: рожью 749 дес., ячменемъ 311, овсомъ, картофелемъ 21, льномъ 14 и коноплей 14 дес. Урожай въ 1886 г. былъ очень хорошій: рожь самъ 8, ячмень самъ 6, овесъ самъ $6^3/_4$ и картофель самъ 12. Сѣна накошено 76,801 пудъ; такъ что на голову крупнаго и мелкаго скота приходится по 3 фунта въ день. Несмотря на урожай, хлѣба достало только на 7 мѣсяцевъ, а 5 мѣсяцевъ жили покупнымъ по 1 руб. за пудъ муки.

Крестьяне обязаны были заплатить окладныхъ сборовъ: казенныхъ 5108 руб., земскихъ 2152 руб., и старыхъ недоимокъ: денежныхъ 12404 руб., да за земскій хлѣбъ 18254 руб., а всего 37918 руб.; кромѣ мірскихъ, волостныхъ, церковныхъ и на свои нужды.

Добывали деньги также какъ и Петровско-Ямская волость. Цѣны на хозяйственные предметы были: постановка избы изъ заготовленнаго лѣса отъ 50 до 150 руб., печка 12 руб., соха 2 руб. 50 коп., пила 1 руб. 25 коп., кузовъ телѣги 1 руб. 50 коп., же-

лѣзная ось 2 руб. 50 коп., колесъ пара 2 руб., шины къ нимъ съ натяжкой 5 руб., 4 подковы 60 коп., шлея 2 руб., гужи 1 руб. 50 коп., крышка на хомутъ 1 руб. 50 коп., сдѣлка 1 руб., войлокъ 50 коп.

За срубъ и вывозку лѣса получали въ день: на 1 лошадь и 2 человѣка отъ 1 руб. 50 коп. до 3 руб., прокормиться всѣмъ—1 руб. въ день. Выгонка лѣса, смотря по человѣку, отъ 3 руб. 59 коп., до 5 руб. 50 коп. въ недѣлю на хозяйскихъ харчахъ. Уходя на выгонку, для крестьянской работы нанимаютъ за себя сосѣдей, пѣшаго 60 коп., а съ лошадью отъ 1 руб. до 1 руб. 50 коп. въ день.

Въ свободное время съ Орихъ-озера и съ крестьянскихъ пожень доставляли руду на заводъ Родоконаки на Святнаволокъ. За выемку кубика (ящикъ—1 саж. длины, 2½ арш. ширины и ½ арш. вышины) давали отъ 2 руб. до 3 руб. 50 коп.; доставка на заводъ считается работы 1 руб. въ день на лошадь со своей рудой и со своимъ кормомъ; при наймѣ со стороны день разсчитывается по 1 руб. 50 коп. Въ Святнаволокѣ за руду давали отъ 10 до 15 коп. за пудъ, смотря по желѣзу въ ней.

Уголь изъ своего лѣса крестьяне жгутъ для завода мало; этимъ занимаются только ближайшіе къ заводу. Цѣна угля 1 руб. 45 коп. корзина, пудовъ въ 30,—зимній возъ; за работу и вывозку больше 40 коп. въ день не придетъ.

Если каналъ осуществится, то на рудѣ крестьяне много будутъ зарабатывать, потому что рудой богаты всѣ озера и болота. Точно также и лѣсъ поднимется въ цѣнѣ. Нынѣ покупаетъ только лѣсопильный заводъ Захарьевой на Кумсѣ и работу дешевитъ, потому что доставка лѣса къ заводу черезъ Сегозеро идетъ два года. Покупка его въ казнѣ и доставка до Масельгскаго перевала производится въ одинъ годъ. Потомъ зимой перевозятъ его гужемъ до озера Остеръ, а далѣе до завода опять сплавомъ. Такимъ образомъ изъ Селецкой дачи до Кумсы бревно за выгонку платитъ 75 коп.; въ первый годъ 53 коп., а второй годъ 22 к., въ этомъ числѣ и выкатка его изъ воды въ штабеля.

Богоявленская волость.

Экономическое положеніе Богоявленской волости во всемъ сходно съ Мяндусельгской. Чтобы разсмотрѣть ближе быть населенія,

можно привести не волость, а одно селеніе, напр. Сондалы Богоявленской волости.

Селеніе Сондалы расположено на западномъ берегу Сегозера, противъ впаденія въ него р. Сонды, которая, протекая черезъ рядъ озеръ, перерѣзываетъ почти всю Падансную лѣсную дачу. Почти нетронутый лѣсъ, озерная руда и громадныя водныя пространства, дѣлаютъ Сондальскихъ жителей едва-ли не самыми счастливыми въ уѣздѣ. С. Сондалы.

Въ с. Сондалахъ 28 домовъ, 114 мужск. пола и 122 женск. пола. У нихъ: 6 десятинъ усадебной земли, 89 пахотной, 293 десятины сѣнокосной, 3146 дес. подсѣчной, главное земельное богатство и 300 дес. лѣса. По счету самихъ крестьянъ: 3 двора зажиточныхъ, 22 средняго достатка и только 3 двора бѣдныхъ.

На каждый дворъ приходится 4 мужчины и 4 1/3 женщины. Въ двухъ дворахъ (maximum) по 7 мужчинъ, въ одномъ изъ нихъ кромѣ того 8 женщинъ. Три двора имѣютъ по 1 мужч. и по 1 женщ., а два двора безъ мужчинъ, по 1 женщинѣ.

Въ селеніи 54 лошади; у зажиточныхъ 7, 8 и 9 лошадей; въ 14 дворахъ по одной лошади. Въ Сондалахъ 122 коровы; у зажиточныхъ—12, 20 и 22, у одного 10 и 4 по одной. Овецъ 46, куръ много.

Въ 1886 году было посѣяно: ржи 31 четверть, собрано 336 четвертей, урожай самъ 11.

Яроваго посѣяно 42 четв., собрано 360 четв., почти самъ 9.

Въ селеніи своего хлѣба хотя и достало, но всетаки нѣкоторымъ пришлось покупать, и въ годъ куплено всего 52 куля.

На вывозку бревенъ ходило изъ села 2 чел., на выгонку лѣса 2 чел. и охотой занимались (полѣсовали) 4.

Рыболовствомъ занимались всѣ, и добыли всякой рыбы 1545 пудовъ, отъ 5 пуд. до 300 пуд. на дворъ. Весной уловъ плохой, приходится даже покупать на Каличьемъ островѣ и въ Коргубѣ. Главный уловъ *ряпушки* — съ 8-го сентября до конца октября. *Сигъ* ловится съ 6 августа до декабря мережами.

Ряпушка идетъ въ Финляндію, гдѣ продается отъ 1 р. 50 к. до 2 руб. пудъ. Доставка до Финляндіи—60 коп. пудъ. *Соленыхъ сиговъ* было отправлено въ Олонецъ 75 пудовъ, дома сигъ стоитъ

1 р. 50 к. и 2 р., тамъ—3 и 4 р. пудъ. *Лосось* и *палья* соленыя отправляются тоже въ Олонецъ; дома цѣна 3 р. и 3 р. 50 к., тамъ—5 руб. пудъ. Доставка до Олонца—70 коп. пудъ. Лосось ловится крючками въ Сегозерѣ съ августа до октября; въ іюлѣ въ устьяхъ рѣкъ ловятъ для себя. Сиговой и ряпушковой икры соленой въ бочкахъ отправлено въ Петербургъ 100 пудовъ. Сиговая икра дома—7 р., въ Петербургѣ—10 и 12 р.; ряпушковая дома 5 р. 50 к. и 6 р., тамъ 9—10 р. Другую рыбу, по затруднительности сбыта, не отправляютъ.

Кромѣ своей рыбы, сондальцы покупаютъ у крестьянъ Сяргозерскаго общества, которые ловятъ ее въ озерахъ по теченію рѣкъ Соксы, Воломы и др. Скупленную рыбу возятъ въ Финляндію въ г. Іоэнсу, въ Олонецъ, въ Петрозаводскъ и въ Петербургъ. Доставка до Петербурга—1 р. и 1 р. 20 к. съ пуда.

Сондальцы покупаютъ на Бѣломъ морѣ сало нерпы и возятъ въ Финляндію. Покупка—2 р. 75 к. и 3 р., доставка до Сондалъ —40 и 50 к., въ Финляндіи цѣна 5 р. пудъ.

Дичи въ Сондалахъ было скуплено 13,000 паръ рябчиковъ. На возъ въ 25 пудовъ кладутъ 500 паръ рябчиковъ, 200 паръ тетеревовъ и 160 и 110 паръ глухарей; одинъ глухарь идетъ за пару рябчиковъ. Провозъ до Петербурга—1 руб. пудъ.

Бѣлка скупается дома и въ Финляндіи; до 20,000 штукъ отправлено въ Шунгу, продана по 12 коп. шкурка. Лисицы 200 шкуръ продано въ Петербургѣ по 5 р. и 5 р. 25 к.

Въ Сондалахъ заготовляютъ соленаго мяса для лѣсныхъ выгонщиковъ до ста пудовъ по 2 р. 70 к. Гонится также скотина живая для мяса на Захарьевскій заводъ въ Повѣнецъ и др. Прогонка до Повѣнца считается по 10 коп. на пудъ мяса. Отправляютъ масло въ Петрозаводскъ, по 6—7 руб. пудъ. Около Сондалъ дѣлаютъ хорошій кирпичъ до 25,000 въ годъ, продаютъ съ доставкой озеромъ по 10 р. за 1000 штукъ.

Цѣны на рабочихъ: на сѣнокосъ мужчинъ 50—60 к. въ день, женщинъ 25 и 35 к., на жатву мужчинъ 40 к., женщинъ 20—30 коп.; харчи хозяйскіе. Годовые рабочіе отъ 60 до 80 рублей на полномъ содержаніи, съ одеждою и обувью. Цѣна рабочаго на одно лѣто 50—60 р., на зиму 15—20 р.; содержаніе отъ хозяина.

Сондалы полны благополучія, выдаются развитымъ населеніемъ; при каналѣ, вѣроятно, тутъ будутъ чугунно-плавильные и желѣзные заводы. Изъ 388 деревень это едва-ли не самое богатое; достаточно того, что изъ Сондалъ почти нѣтъ отхожихъ промысловъ.

Селецкое общество.

Тогда какъ, если взять напр. 28 дворовъ Селецкаго общества крестьянъ, въ нихъ 111 мужчинъ и 120 женщинъ. У нихъ 22 лошади, 33 коровы и 20 овецъ. Посѣяно: 11 четв. ржи, 20 четв. яроваго, урожай самъ 4 и самъ $3^1/_2$. Куплено для своего продовольствія 125 кулей муки, по 9 руб., на 1125 р. На вывозку и рубку бревенъ ходило 16 лошадей и 32 чел., на выгонку бревенъ 18 человѣкъ. Изъ 22 лошадей въ дальный зимній извозъ ходило 4 лошади; остальные не рѣшались, потому что лошади заморены. Чтобы уплатить сборы, продавали скотину, нанимались въ работники и занимали у скупщиковъ деньги подъ будущую дичь и рыбу. Хлѣбъ тоже не брали въ земскомъ магазинѣ, потому что тамъ отпускаютъ на деньги, а брали въ долгъ у тѣхъ же скупщиковъ подъ будущіе промыслы и до разсчета за выгонку лѣса. Понятно, этимъ каналъ поможетъ только тѣмъ, что удешевитъ покупку хлѣба и дастъ работу болѣе прибыльную.

Кемскій уѣздъ.

Кемскій уѣздъ начинается съ выхода р. Выгъ изъ Выгозера. Прямо на рѣкѣ, или на будущемъ каналѣ, лежатъ селенія Надвоицкое, Парандово и Выгостровъ. Затѣмъ при устьѣ рѣки Выга расположено село Сороки, которое будетъ морскимъ портомъ канала, если онъ осуществится.

Надвоицкое и Парандово.

Селенія Надвоицкое и Парандово Лѣтнеконецкой волости составляютъ сѣверную грань, по пути будущаго канала, гдѣ занимаются хлѣбопашествомъ и получаютъ отъ него средства къ жизни и нѣкоторыя выгоды. Земля въ Надвоицкомъ хорошаго качества и при навозѣ не уступаетъ чернозему. Въ Парандовѣ земля песчанистѣе, но тоже хлѣбородна, особенно по склонамъ холмовъ, гдѣ вода не застаивается. Въ 1886 году въ этихъ селеніяхъ было посѣяно, на 60 домовъ, 60 десятинъ ржи, 77 дес. яроваго и 8 дес. картофеля. Урожай оцѣнивается отъ самъ 3 до 8.

Сѣнокосныя мѣста въ этихъ селеніяхъ обширны, такъ что дозволяютъ держать много скота. На каждый дворъ приходится по 3 коровы съ телятами, по двѣ лошади и по двѣ овцы. Пастбища

тоже расположены по сѣнокоснымъ мѣстамъ, которыя мало гдѣ отгорожены; ихъ такъ много, что выкашивать всего не успѣваютъ. Лучшее сѣно накашивается по берегамъ р. Выгъ. Во время сѣнокоса вся деревня въ карбасахъ отправляется на сѣнокосъ, живутъ тамъ въ шалашахъ, подъ пологами, ловятъ въ рѣкѣ рыбу и вполнѣ благодушествуютъ, если время стоитъ хорошее. Домой сѣно перевозятъ зимой, когда Выгъ замерзнетъ.

Кромѣ хлѣбопашества и скотины, которую продаютъ на мясо въ Поморье, крестьяне занимаются вывозкой и выгонкой лѣса, извозомъ съ морской рыбой въ Шунгу, Каргополь и др., продажей своей собственной рыбы и охотой.

По свѣдѣніямъ волостнаго правленія, охотой занимались 48 человѣкъ; средняя выручка 5 рублей, скупщиковъ 8 человѣкъ. Цѣна пары рябчиковъ 23 коп., цѣна бѣлки 10 коп., фунтъ пороху 1 руб. Недоимокъ нѣтъ.

Многіе изъ крестьянъ этихъ селеній, во время осенняго сельдянаго промысла на Бѣломъ морѣ, отправляются туда съ лошадьми, снаряжаютъ карбасы и сѣти; рыбу ловятъ въ свою пользу, продаютъ въ коптильни, или мерзлую везутъ въ Повѣнецъ.

Выгостровъ. Селеніе Выгостровъ сѣна коситъ много и скотины держитъ довольно, но хлѣбопашествомъ занимается очень мало. Мужское населеніе лѣто проводитъ на Мурманѣ, а осень и часть зимы на сельдяномъ промыслѣ въ Сорокахъ и Шижмѣ. На Мурманъ ходятъ на своихъ судахъ, а также ѣздятъ черезъ Кандалакшу и дальше на оленяхъ. Большая половина выгостровскихъ крестьянъ нанимается въ покрутчики, а нѣкоторые составляютъ свои артели и промышляютъ треску, сайду и тикшу на собственныхъ шнякахъ, своими ярусами.

Всѣ лѣтнія домашнія работы отправляютъ женщины. Въ Выгостровѣ находится хорошая глина, дѣлаютъ кирпичи, которые продаютъ отъ 8 до 10 руб. тысячу. Въ этомъ-же селеніи существуетъ старинный промыселъ—постройка карбасовъ. Выгостровская работа цѣнится въ Поморьѣ по своей прочности, легкости и виду. Цѣна карбаса отъ 15 до 25 руб. для сельдянаго промысла и до 60 руб. шняки для службы на морѣ. Большихъ судовъ и лодокъ тутъ мало строятъ, потому что ниже Выгострова на рѣкѣ

Выгѣ есть два порога, черезъ которые нель я проходить и лодки приходится протаскивать волокомъ по берегу.

Ниже порога „Золотой Камень", подъ этимъ порогомъ, въ одной верстѣ отъ селенія есть заводинка, въ которую заходитъ сигъ въ такомъ количествѣ, что его ловятъ простымъ маленькимъ сачкомъ. Мѣсто это принадлежитъ міру, и чтобы другъ другу не мѣшать, крестьянское общество дѣлитъ лѣтніе дни лова по душамъ и домамъ. Такъ что всѣмъ по-очереди, черезъ нѣсколько недѣль (въ селеніи 80 дворовъ), приходится попытать счастіе.

Ловъ сига не затѣйливъ; ловецъ стоитъ возлѣ берега на камнѣ и черпаетъ сачкомъ изъ воды рыбу, какъ ложкой изъ ухи. Въ иной часъ попадается до 30-ти сиговъ, общимъ вѣсомъ отъ 1½ до 2 пудовъ. Сбыта сигамъ нѣтъ и они очень дешевы; въ лѣтнее время это обычная пища крестьянъ.

Ниже Выгострова во многихъ рукавахъ р. Выга, преимущественно на быстринахъ и порогахъ, разставлены заборы и ловушки для семги. Мѣста эти сельское общество сдаетъ за деньги, которыми покрываются всѣ казенныя и мірскія повинности. Крестьяне говорятъ, что прежде, когда лѣсопильнаго завода на устьѣ Выга не было, тогда семги ловилось много, а теперь плоты затѣняютъ на рѣкѣ свѣтъ и семга нейдетъ подъ плотами. Вторую причину уменьшенія улова они указываютъ на многочисленность запоровъ на взморьѣ, такъ что рыбѣ негдѣ и пройти вверхъ рѣки. Можетъ быть тутъ и есть доля правды, какъ и на всѣхъ россійскихъ рѣкахъ, но вѣрнѣе, что это общая жалоба; всегда плохіе изслѣдователи *золотой вѣкъ* видятъ назади. Экономическое положеніе выгостровскихъ крестьянъ такое, что ему позавидовали бы и счастливыя деревни Повѣнецкаго уѣзда.

Р. Выгъ.

Ниже Выгострова рѣка Выгъ вплоть до устья, на протяженіи 10 верстъ, идетъ широкими и глубокими плёсами, какъ-бы озерами. Между этими плесами рѣка прорывается черезъ каменистыя гряды, которыя, образуя пороги, мѣшаютъ судамъ входить съ моря въ рѣку. Устраненіе этихъ препятствій облагодѣтельствовало бы все прилегающее Поморье. Послѣ промысловъ суда и шкуны могли-бы на зимовки входить въ многочисленные и спокойные затоны рѣки. На этихъ зимовкахъ они не страдали-бы отъ

льда, ежедневныхъ приливовъ и отливовъ, не ломало-бы ихъ весеннимъ ледоходомъ и не было бы тѣсноты въ Сорокахъ, столь опасной въ пожарномъ отношеніи. Отъ будущаго канала селеніе Выгостровo превратится въ цвѣтущій городъ.

С. Сороки. На самомъ устьѣ Выга, по островамъ трехъ его рукавовъ, расположено селеніе Сороки. Два главные рукава Выга вливаются въ Бѣлое море черезъ каменистые пороги. Лѣвый рукавъ течетъ особенно энергично, бьетъ пѣну и прыгаетъ по камнямъ какъ сорока. Этотъ рукавъ носитъ названіе рѣки Сороки, а отъ нее называется и село Сороки.

Село построено тѣсно на островѣ, такъ что скотные дворы для коровъ лежатъ за бурной рѣкой, шириною въ 70 саж. По два раза въ день сорокскія женщины съ дѣтьми, а также и одни дѣти на маленькихъ лодочкахъ переправляются черезъ эту пѣнящуюся рѣку къ своимъ коровамъ. Это ежедневное упражненіе отъ самаго ранняго дѣтства вырабатываетъ изъ населенія такихъ морскихъ людей, которые на всѣ водные страхи смотрятъ, какъ на самое обыденное дѣло.

Какъ только поморъ начинаетъ подростать и крѣпнуть, то принимается за домашнюю работу, которая направлена для морскаго дѣла, или для рыбнаго промысла. Мальчики вмѣстѣ съ дѣвочками и женщинами сгоняютъ лѣсъ по Выгу, загораживаютъ на взморьѣ семужьи заборы, ставятъ мережи; а во время сельдянаго промысла всякій членъ семьи отъ 10 лѣтъ идетъ въ пай. Съ 12 лѣтъ мальчики совершаютъ уже дальнее, и часто опасное плаваніе на Мурманъ, или на своихъ шкунахъ съ семейными, или идутъ въ зуйки на шнлки.

Изъ Сороцкой волости уходило на промыслы въ 1886 г. 562 чел. взрослыхъ и до 70 дѣтей. Шкуны на Мурманъ идутъ изъ Сорокъ, какъ только ледъ выйдетъ изъ бухты. Грузятъ бревна, жерди, дрова, доски, везутъ на Мурманъ, или въ Норвегію для обмѣна на сайду. Болѣе состоятельные идутъ въ Архангельскъ, гдѣ грузятъ на шкуны муку, овсяную крупу, бересту для крыши и друг, тоже для обмѣна въ Норвегіи на треску и палтусину, или для продажи.

Сельдяной ловъ. Главное же богатство сорочанъ заключается въ сельдяномъ промыслѣ, который привился въ Сорокахъ съ незапамятныхъ вре-

менъ, обогащаетъ жителей, но находится въ первобытномъ состояніи. Во время осенняго сельдянаго лова въ Сороки съѣзжается до 500 карбасовъ, которые располагаются вдоль берега бухты на 5 верстъ. На кормѣ женщина, двое мужчинъ въ веслахъ, два карбаса стоятъ рядомъ и на нихъ уложенъ наготовѣ неводъ. Невода почти у всѣхъ одинаковой величины: 4 сажени матица и по 12 саженъ крылья. Одинъ изъ ловцовъ держитъ легкій шестъ вертикально до дна. Селедка ходитъ стаями, и какъ только ловецъ услышитъ рукои, что объ шестъ ударяется рыбка, сейчасъ же на этомъ мѣстѣ бросается и растягивается неводъ, чтобы преградить ходъ селедкѣ.

Въ это же время всѣ сосѣдніе карбасы плывутъ со своими неводами на это же мѣсто и начинается брань и свалка. Въ хорошій ловъ неводомъ можно вытащить полный карбасъ, въ который *заливается* крупной селедки 20,000 штукъ, а мелкой 30,000 и больше. Когда бухта замерзнетъ, то ловятъ подо льдомъ, для чего ставятъ мережи,—по 8 саженъ матня и по 8 саженъ въ каждомъ крылѣ. Въ счастливые дни *заливается* по полной мережѣ, рублей на 500 заразъ. Бываютъ случаи, что съ одного улова продаютъ на 1,000 рублей.

Товаръ вытаскиваютъ на ледъ, морозятъ, и тутъ же продаютъ торговцамъ и крестьянамъ, которые пріѣзжаютъ изъ Каргополя, Вологды и др. мѣстъ. Зимняя селедка очень прочна и добротна, такъ что даже при оттепели она оттаетъ, около глазъ у нея покраснѣетъ, но сама не испортится, не такъ какъ навага.

Въ это время продажная цѣна селедки мѣняется нѣсколько разъ въ день, смотря по улову, по пріѣзду сторонихъ подводъ, по погодѣ, по коптильнямъ и по свободнымъ деньгамъ у скупщиковъ. Бываетъ, что утромъ цѣна стоитъ 1 руб. за тысячу штукъ, а вечеромъ 50 коп. Года четыре назадъ тысяча продавалась по 30 к., послѣ того цѣна поднялась, потому что настроили много коптиленъ, конкурируютъ и держатъ цѣну не ниже 1 р. за тысячу. При плохомъ уловѣ цѣна растетъ до 2½, до 3 руб., а за крупную даютъ по 4½ рубля.

Копченіе сельдей составляетъ въ Сорокахъ особый промыселъ. Коптильня. Хозяева коптиленъ покупаютъ, коптятъ и сами продаютъ гото-

вую, или коптятъ для каргополовъ и вологжанъ. За копченіе берутъ съ тысячи селедокъ отъ 65 к. до 1 р. 25 к. Производство не сложное, но медленное. Мерзлую селедку сваливаютъ кучами по полу въ натопленой хороминѣ. Въ то время когда сваливаютъ селедку, кучи пересыпаютъ солью. На 100 тысячъ мелкой сельди идетъ 10 пуд. соли, а на крупную сельдь кладутъ 15 пудовъ.

Въ такихъ кучахъ селедка солится двое сутокъ. Послѣ этого дѣвочки, отъ 12 лѣтъ, моютъ селедку въ длинныхъ корытахъ отъ *клески* (чешуйка и грязь). Вымытую нанизываютъ на *батожки* (палочки 1½ арш. длиной), такъ чтобы рыбы не касались одна другой. Палочки эти мужчины развѣшиваютъ по жердямъ въ коптильнѣ, какъ можно тѣснѣе, лишь-бы рыбки не касались. На полу коптильни раскладываютъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ костры медленнаго горѣнія, и легкій духъ даютъ три дня. Потомъ дымъ и жаръ усиливаютъ, держатъ отъ 5 до 8 сутокъ, смотря по величинѣ и жирности рыбы.

Когда рыба простынетъ, ее укладываютъ въ сани, укрытыя *веретищами* (три рогожи сшитыя въ торбище) и везутъ въ Каргополь и Вологду. Тутъ рыбку сортуютъ, раскладываютъ въ корзиночки, въ которыхъ она и расходится по всей Россіи. Вологжане этотъ промыселъ крѣпко держатъ въ своихъ рукахъ. Они же заготовляютъ рогожи, въ навигацію по Двинѣ отправляютъ ихъ въ Архангельскъ, откуда на шкунахъ рогожи идутъ въ Сороки, гдѣ и продаются отъ 20 до 25 к. штука.

Коптильни вмѣщаютъ въ себѣ отъ 80 до 120 тыс. сельдей, и до 7-ми разъ, во время всего улова, можно коптить. Въ 1886 г. было 20 коптилень; всѣ были въ работѣ, такъ что можно считать 15 милл. копченыхъ сельдей, приготовленныхъ въ Сорокахъ.

При покупкѣ свѣжей сельди 1 руб. за тысячу, копченая обходится 2 р., а продажная цѣна ей отъ 3 до 6 р.; слѣдовательно до 70,000 р. проходитъ черезъ коптильни. За работу дѣвочкамъ, отъ 6 часовъ вечера до 2 часовъ ночи, платится 20 к., мужчины за развѣшиваніе получаютъ за ночь отъ 80 к. до 1 р. День всѣ на губѣ, и во время лова отдыха не знаютъ. Въ эти дни съѣстные столы, калачницы, чайницы и другіе торговые люди переселяются на берегъ и на ледъ, гдѣ происходитъ каждодневная ярмарка.

Для ловли и копченья изъ Кемскаго уѣзда пріѣзжаютъ корелы за 70 и за 100 верстъ со своими неводами, мережами, съ лошадьми и съ цѣлыми семьями, живутъ 6 и 7 недѣль на дворахъ сорочанъ. Корелы эти очень дѣятельны, они не ждутъ пока сельдь сама подойдетъ къ карбасу и начнетъ своими боками ударять по шестику, чтобы дать знать о своемъ проходѣ. Корелы сами ищутъ ее по губѣ и вдоль берега; по ряби на водѣ, по полету птицъ и всплескамъ маленькихъ рыбокъ они отгадываютъ, гдѣ идетъ сельдь, и ловятъ ее продольникомъ; такъ что сорочане жалуются на нихъ, что они отбиваютъ ловлю у мѣстныхъ жителей.

Продажа сельди.

Вся наловленная сельдь въ теченіи 6 и 7 недѣль ежедневно насыпается въ воза и развозится во всѣ стороны, какъ мелкими покупателями, такъ и крупными. При укладкѣ въ сани, въ веретище всыпается отвѣсами по 2 пуда; продажа идетъ счетомъ за тысячу. Для счета вѣсятъ мерзлыхъ сельдей $^1/_2$ пуда, въ которомъ насчитывается отъ 250 и до 320 штукъ и даже доходитъ въ пудѣ до 700 штукъ. На возъ кладутъ по 30 пудовъ, т.-е. отъ 15 до 20 тысячъ штукъ; въ средній ловъ ежедневно отправляется отъ 300 до 400 возовъ; въ хорошій же ловъ вдвое больше, что въ 6—7 недѣль лова составляетъ до $^1/_2$ милл. пудовъ.

Поморы.

Такая же масса сельдей подходитъ къ берегамъ Бѣлаго моря весной и лѣтомъ по всему Поморью. Весенняя сельдь ловится неохотно, потому что сбывать ее некуда; солятъ ее для кореловъ, да для жителей Сѣверной Двины.

Весной селедка продается безъ счету, ушатъ въ 2 пуда стоитъ 50 и 60 к.; солить много ея опасаются, потому что въ это время къ Архангельску везутъ ее со всѣхъ сторонъ, а покупателей тамъ не много. Лѣтняя сельдь менѣе жирна и добротна, чѣмъ весенняя; ушатъ продается 15 к., а если урожай у корелъ и вообще въ сѣверныхъ мѣстахъ ожидается хорошій, то ушатъ (2 пуда) и за 10 к. продать некому. Тогда селедку не ловятъ для засола и продажи, а только сами ѣдятъ ее и даютъ коровамъ. Для этого сварятъ ее въ чугунѣ съ мукой и солью, и на этомъ замѣшиваютъ сѣно; привычныя коровы ѣдятъ охотно, и молока прибавляютъ, но только оно отзывается рыбой.

Надо замѣтить, что женщины въ Сорокахъ очень хорошо уха-

живаютъ за коровами; кормятъ ихъ въ чистой посудѣ, передъ доеніемъ подмываютъ и хлѣвы содержатъ чисто. Породу развели холмогорскую, она привилась прочно по всему Поморью; за хорошую корову не жалѣютъ и 100 руб. дать.

Поморье очень интересуется будущимъ каналомъ; всѣ лѣтніе товары они сбываютъ въ Архангельскъ, гдѣ купцы сильно дешевятъ рыбу, зная что поморамъ некуда больше ее продавать. Точно также для своего снабженія и продовольствія поморы все въ тридорога покупаютъ въ Архангельскѣ, потому что больше негдѣ. При каналѣ, весенній, лѣтній и часть осенняго улова пойдетъ на югъ, а съ юга по каналу будутъ снабжать всѣмъ, что нужно Поморью.

Экономическое положеніе Сорокской волости, какъ и всего Поморья зависитъ отъ сбыта своихъ промысловъ. Безъ правильнаго сбыта не прикладываются руки къ тому богатству, которое ежегодно само подходитъ къ берегамъ и уходитъ въ океанъ. А въ это время къ берегамъ Балтійскаго моря подвозится селедка изъ другихъ государствъ и распространяется по всей Россіи. Кромѣ селедки въ Сорокахъ ловится весной и лѣтомъ: корюшка, сиги, камбала и семга.

Семга. Семгу ловятъ въ Сорокской губѣ все лѣто; мѣста лова сдаютъ въ волостномъ правленіи съ торговъ, отъ 3 до 125 р. за заборъ; всего выручаютъ 1,400 р. въ годъ. Наловленную семгу ежедневно скупаютъ нѣсколько торговцевъ и солятъ ее для отправки на продажу. Отправляютъ въ сосновыхъ бочкахъ, вмѣщающихъ 25 пудовъ рыбы. Бочка стоитъ 1 р., а товара въ ней на 200 руб., который постоянно грозитъ испортиться при многочисленныхъ перевалкахъ въ пути на Архангельскъ и вверхъ по Двинѣ на Вологду, Москву и Петербургъ. Путь длинный, неустроенный, многіе на немъ потеряли свои капиталы, а поэтому въ лѣтнее время семгу въ столицы не посылаютъ, ждутъ зимы. Товаръ дорогой, деньги въ него затрачиваются наличныя, процентъ и рискъ поднимаетъ продажную цѣну, а чрезъ это нельзя давать высокой цѣны промышленникамъ этой рыбы. Для семги каналъ служилъ-бы къ тому, что она во всякое время приходила-бы въ Петербургъ, продавалась-бы настоящей цѣной, и деньги между купцами и промышленниками распредѣлились-бы правильнѣе.

ГЛАВА II.

О естественныхъ богатотвахъ края.

Обширная площадь Заонежья въ 70,000 квадр. верстъ, равная Бельгіи и Голландіи взятымъ вмѣстѣ, вся изрѣзана хребтами горъ и возвышенностей, покрыта лѣсомъ и переполнена озерами и рѣками, дающими дешевые естественные пути къ главной водной оси, ведущей къ Бѣлому морю и къ Онежскому озеру. Горы и возвышенности заключаютъ въ себѣ неистощимыя минеральныя богатства. Лѣса служатъ къ отпуску за границу, къ разработкѣ рудъ, и послужатъ къ внутреннему употребленію, если имъ открытъ ходъ къ Петербургу. Озера, которыхъ общая площадь 9000 кв. верстъ, постоянно осаждаютъ неизсякаемую желѣзную руду и вмѣстѣ съ тѣмъ плодятъ рыбу. Рѣки, всегда многоводныя и скатистыя, могутъ дать неисчислимую механическую силу.

Кромѣ этихъ, бросающихся въ глаза богатствъ, край обиленъ звѣрями, дичью, грибами, ягодами и дубильными веществами. Но все это стушевывается передъ главными *рудными* богатствами.

Геологія.

Всего сто лѣтъ назадъ (1775 г.) профессоръ горнаго дѣла въ Саксоніи, Вернеръ, приложилъ геогнозію *) къ практическимъ цѣлямъ руднаго дѣла, и минералогія стала разработываться научнымъ путемъ. Съ этого же времени объяснили связь минераловъ съ цивилизаціей человѣка **). Вслѣдъ за этимъ къ минералогіи присоединилось практическое примѣненіе химіи ***), и теперь достигли того, что соль, уголь, воду, желѣзо и др. минералы умѣютъ отыскивать не углубляясь въ нѣдра земли.

Изученіе дѣла показало, что минералы встрѣчаются въ одинаковыхъ по формѣ мѣсторожденіяхъ. Уловлены причины отступ-

*) **Геогнозія и геологія.** Оба эти слова имѣютъ одно и то-же значеніе; но обыкновенно принято называть: описаніе строенія земли—геогнозіей, а теоретическіе выводы относительно ея образованія—геологіей (отъ греч. гео—земля, логосъ—слово, гингноско—познаю). (Лайэль пер. Мина)

**) Основныя начала геологіи. Чарльза Лайэла.

***) Геологія настоящаго времени. Котта.

ленія отъ этого основнаго положенія и найдено, что *рудныя жилы* чаще встрѣчаются тамъ, гдѣ кристаллическіе сланцы, или старыя осадочныя напластованія пересѣкаются плутоническими *) изверженными породами **), а нерѣдко и въ этихъ послѣднихъ; такъ что полезные минералы встрѣчаются только въ извѣстныхъ породахъ или формаціяхъ. Эта положительная сторона упростила работу геологовъ, и если не всегда увѣнчивается успѣхомъ, то отрицательная сторона почти не даетъ ошибокъ. Такъ напр. въ гранитѣ, порфирѣ, базальтѣ и др. плотно-кристаллическихъ породахъ нельзя найти каменный уголь, соль и гипсъ ***).

Олонецкое губернское земство первое обратило вниманіе на важность ознакомленія съ геологическимъ характеромъ своего края. По почину этого земства, явился „Геологическій очеркъ Повѣнецкаго уѣзда, Олонецкой губерніи", профессора А. А. Иностранцева. И въ этомъ почтенномъ трудѣ приведены доказательства рудныхъ богатствъ всего края, черезъ который намѣченъ Бѣломорско-Онежскій каналъ.

Исторія руды.

Историческія данныя показываютъ, что и практика не случайно натолкнулась на эти рудныя богатства края. Членъ Стокгольмскаго антропологическаго общества Зандбергъ, въ своихъ археологическихъ развѣдкахъ древняго торговаго пути между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ, нашелъ одну изъ самыхъ большихъ и самыхъ древнихъ фабрикъ кремневыхъ орудій около Золотицы ****). Надо полагать, что фабрика кремневыхъ орудій преобразовалась потомъ въ кузнецовъ желѣзнаго дѣла, столь распространеннаго среди корелъ.

Подъ владычествомъ Великаго Новгорода, Корелія (Обонежская

---

*) **Плутоническое дѣйствіе.** Вліяніе вулканическаго жара и другихъ подземныхъ причинъ подъ сильнымъ давленіемъ (Ляйэлль, пер. Мина).

) **Плутоническія породы. Гранитъ, порфиръ и другія огневыя породы, какъ полагаютъ, перешедшія изъ расплавленнаго состоянія въ твердое на большой глубинѣ отъ поверхности. Глоссарій (Ляйэлля пер. Мина).

***) Современное состояніе геологіи въ Россіи. Гельмерсенъ.

****) „Изслѣдованіе Сѣвернаго Поморья Россіи"; засѣд. Комит. Московск. Антропологическ. Выставки 1878 г.

Пятина) считалась однимъ изъ запасныхъ источниковъ богатствъ знаменитой въ Русской исторіи республики. Корелія упоминалась въ договорахъ Новгорода съ Ганзою, какъ изобилующая желѣзомъ, разработка коего была уступлена ганзейскимъ купцамъ *).

Извѣстно, что въ давнее время, попеченіемъ Соловецкихъ настоятелей, отыскиваема была желѣзная руда и выработывалось хорошее желѣзо, котораго достаточно было на удовлетвореніе монастырскихъ потребностей. Промыселъ этотъ заведенъ былъ *сполна* при игуменѣ Св. Филиппѣ, слѣдовательно между 1548 - 1566 годами **). 1548 г.

Въ 1670 году велѣно было Новгородскому гостю Семену Гаврилову, съ датчанами, съ рудознатцемъ Денисомъ Юрьевымъ (Denys Ioris) и съ докторомъ Николаемъ Андерсономъ заниматься отысканіемъ мѣдной и серебряной рудъ, Олонецкаго уѣзда, въ Шунгскомъ и Толвуйскомъ погостахъ. Они нашли худой успѣхъ въ добываніи мѣдной руды. Но за то въ большомъ количествѣ найдена была желѣзная руда и Андрей Бутенантъ, прикащикъ датскаго короля въ Москвѣ, съ помощію мастеровъ съ Кашир- 1670 г.

скихъ заводовъ, построилъ желѣзные и укладные заводы. На владѣніе этими заводами въ теченіи 7-ми лѣтъ, Бутенантъ получилъ въ 1678 г. отъ царя Ѳедора Алексѣевича грамоту.

Въ 1685 году дана на имя Бутенанта вмѣстѣ съ Христіаномъ Марцеліусомъ новая грамота, и построенъ еще заводъ въ Шунгскомъ погостѣ. По смерти Марцеліуса участокъ его перешелъ къ отчиму его, генералу Павлу Менезіусу. Въ 1694 году приписанъ Кижскій погостъ съ крестьянами къ симъ заводамъ, а въ 1696 году дана грамота Андрею Бутенанту съ сыномъ, Андреемъ-же, на владѣніе онымъ на 20 лѣтъ. Они построили еще заводы Кижскаго погоста въ Лижемской волости, и велѣно вѣдать ихъ въ Новгородскомъ, а съ 1700 года въ Посольскомъ приказѣ. 1685 г. 1694 г.

Тогда у нихъ имѣлось два чугунно-плавильные и три молотовые завода, а въ 1701 году построена третья печь и притомъ двойная, ибо въ то время велѣно было вылить для казны 100 1701 г.

*) Очеркъ Олонецкой губ. въ историческ. отношеніи. А. Иванова (Памятн. кн. Олон. губ. 1867 г.), стр. 7.

**) Соловецк. Лѣтопись. Изд. 3, стр. 34.

пушекъ, и въ числѣ ихъ 12-ти-фунтовыя, для коихъ въ прежнихъ ординарныхъ печахъ не помѣщалось достаточно чугуна.

1702 г. Въ 1702 г. Петръ Магнусъ, отправленный въ польскій городъ Слуцкъ, вывезъ оттуда двухъ литейныхъ мастеровъ Юрья Депрея и Антона Фрасвина. Всѣ сіи заводы не могли удовлетворить требованіямъ для войны артиллерійскихъ снарядовъ, а посему въ 1703 г. заложены новые Петровскіе заводы *).

1727 г. Въ спискахъ, уцѣлѣвшихъ отъ 1727 года видно, что въ то время въ При-онежскомъ краѣ было 2 завода, подчиненныхъ адмиралтействъ-коллегіи: Петровскій и Кончезерскій. На обоихъ выдѣлывалось до 14,000 пудовъ желѣза и до 700 пудовъ мѣднаго литья въ годъ, кромѣ чугуна. Съ кончиною Петра Великаго заводы стали упадать; производили дорого и мало. Желѣзо обходилось 64 копѣйки, а мѣдь отъ 16 до 26 руб. за пудъ **), не смотря на то, что съ 1724 г. къ этимъ заводамъ были приписаны крестьяне Петрозаводскаго уѣзда, которые обязаны были работать за *плакатныя* деньги. Но въ это время поднимали Уральскіе горные заводы, и потому объ Олонецкихъ заводахъ вспоминали только во время войнъ.

1772 г. Большая часть производства чугуна шла изъ озерной руды, хотя были попытки отыскать и коренныя мѣсторожденія. Такъ пасторъ Самуилъ Алопеусъ, въ своихъ описаніяхъ каменныхъ породъ Россійской Корелiи, говоритъ, что въ 1772 году къ нему принесли два куска желѣзной руды, взятыхъ близъ Суверскаго погоста. Онъ эти куски отослалъ въ Петрозаводскъ, и бергмейстеръ Фрейгольдъ его увѣдомилъ, что одинъ кусокъ далъ изъ пуда 14 фунт., а другой 12 фунт. чистаго желѣза. Далѣе пасторъ пишетъ, что землемѣры его увѣряли, что въ окрестностяхъ этого погоста магнитная стрѣлка не дѣйствуетъ.

1782 г. Съ 1782 по 1790 годъ, въ девять лѣтъ привезено было изъ поморскихъ селеній въ Архангельскъ *укладу* (стали) 22,952 пуда

---

*) Описаніе Тульскаго оружейнаго завода. Соч. І. Гамеля, доктора медицины и разн. учен. обществъ члена. Издано по Высочайшему повелѣнію. Москва. 1826 г.

**) Бергъ—компанія на Медвѣжьихъ Островахъ и въ Лапландіи. Горн. инж. Рожкова. Горн. Ж. 1885 г.

и желѣза 6,375 *полиц*. Средній вѣсъ полицы равнялся одному пуду, а продавалось оно 20—30 коп. дешевле уральскаго *).

Между тѣмъ серьезныхъ развѣдокъ къ отысканію горныхъ желѣзныхъ рудъ не предпринималось до 1863 года.

Въ 1863, 64 и 65 годахъ произведены развѣдки коренныхъ мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ Олонецкой губерніи, о которыхъ горн. инж. А. Версиловъ **) даетъ нижеслѣдующія свѣдѣнія. 1863 г.

Кяргозерское мѣсторожденіе Повѣнецкаго уѣзда Олонецкой губерніи—въ 60 верстахъ отъ Онежскаго озера. Мѣсторожденіе представляетъ отдѣльную гряду роговообманковой породы ***), лежащую на хлоритовомъ сланцѣ. Роговообманковая порода, составляющая Кяргозерскую гряду, сплошь проникнута октаэдрическими кристаллами магнитнаго желѣзняка. Кромѣ того, магнитный желѣзнякъ вмѣстѣ съ желѣзнымъ блескомъ и кварцемъ образуютъ гнѣзда, жилы и прожилки. Куски, взятые съ поверхности, слѣдовательно самые бѣдные, дали 20% желѣза. Съ углубленіемъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, получится больше, какъ это замѣчено въ подобныхъ мѣсторожденіяхъ Урала. Развѣдки.

Койкорское мѣсторожденіе, въ 50 верстахъ отъ Кончезерскаго завода, въ 2 верстахъ отъ дер. Койкоры, открыто въ 1855 году инженеромъ Ивановымъ 3-мъ. Найдено, что въ хлоритовомъ ****) сланцѣ залегаетъ желѣзный блескъ, который проникаетъ сланецъ въ видѣ тонкихъ листочковъ желѣзистой слюдки, расположенныхъ параллельно слоеватости, и мѣстами ее такъ много, что хлоритовый сланецъ переходитъ въ желѣзно-слюдковый. Потомъ, въ этомъ мѣсторожденіи желѣзный блескъ найденъ въ видѣ продольныхъ прожилокъ, имѣющихъ или плотное, или крупно-листовое совершенно кристаллическое сложеніе. Повидимому жила ушла въ глубь подъ болото, безъ развѣдки опредѣлить нельзя, а для этого надо водоотливную машину.

*) Описаніе Кемскаго уѣзда въ 1852 г. Соч. Маіанта Зарянскаго (Арх. Сборникъ 1865 г.).

**) Горн. Журн. 1870 г. III.

***) **Роговая обманка.** Простой минералъ темно-зеленаго или чернаго цвѣта, входящій въ составъ многихъ разновидностей трапповыхъ горныхъ породъ (Глосс. Ляйэлля, пер. Мина).

****) **Хлоритъ.** Простой минералъ, подобенъ слюдѣ.

Ялымское мѣсторожденіе на границѣ Повѣнецкаго и Пудожскаго уѣздовъ, у деревни того же имени. Пластовая жила магнитнаго желѣзняка проходитъ въ прикосновеніи двухъ различныхъ породъ доломита *) и діорита. Жила имѣетъ отъ 1 до 8 вершковъ толщины, содержитъ сѣрный колчеданъ, почему сама не заслуживаетъ вниманія, но, судя по образованію ея, надо заключать, что она получила начало отъ штока магнитнаго желѣзняка, гдѣ-либо по близости скрытаго.

Кононъ-Пезское и *Терви-Сарское* мѣсторожденія въ Финляндіи, близъ границы Повѣнецкаго уѣзда, изслѣдованы господами Влангали и Поляковымъ въ 1856 г. и, по ихъ опредѣленію, заслуживаютъ работъ. Въ составъ мѣсторожденій входятъ породы, въ порядкѣ напластованія: хлоритовый сланецъ, глинистый сланецъ и известнякъ. Породы эти пересѣчены жилами кварцеваго порфира. Руда содержится въ глинистомъ сланцѣ, достигающемъ 15-ти сажень толщины.

Мѣсторожденіе желѣзнаго блеска у дер. Койкоры. Рудная жила 4 вершка съ поверхности, при углубленіи на одну сажень, раздвоилась. На глубинѣ двухъ сажень, лѣвая жила достигла 5-ти вершковъ, а на глубинѣ 5 саж., толщина ея достигла 8 вершк. Добыто 4800 пудовъ руды, пудъ обошелся въ 57½ коп. Анализъ желѣзнаго блеска, произведенный въ лабораторіи Александровскаго завода, далъ чугуна 75%, флюса **) требуетъ 12,5%; чугунъ получился сѣрый и ковкій.

Мѣсторожденіе магнитнаго желѣзняка у дер. Койкоры. Найдено три вида: 1) *гнѣздное* и 2) *вкрапленное* въ діоритъ. Первое не увѣнчалось успѣхомъ, а второе дало 23% желѣза съ поверхности и 28,5% при углубленіи на одинъ аршинъ; 3) мѣсторожденіе въ *породахъ метаморфическихъ* ***), жилы: желѣзнаго блеска и маг-

*) **Доломитъ.** Кристаллическій известнякъ, содержащій магнезію, какъ составную часть (Названъ въ честь французскаго геолога Доломье).

) **Флюсъ. Плавень, который примѣшивается къ рудѣ, чтобы дать легкоплавкую, стеклообразную массу, или шлакъ (Основы химіи Д. И. Менделѣева).

***) **Метаморфическія породы.** Напластованныя горныя породы, кристаллическія, каковы: гнейсъ, слюдяной сланецъ, и названы такъ потому, что онѣ измѣнены плутоническимъ дѣйствіемъ (Греч. **мета**—пре, **морфи**—образованный). Ч. Лайелля.

нитнаго желѣзняка дали 50% чугуна сѣраго и ковкаго; требуютъ 20% флюса. Кромѣ того тутъ же по близости бурый желѣзнякъ, отъ котораго ак. Гельмерсенъ ожидалъ пользы.

Генералъ-лейтенантъ Гельмерсенъ раздѣляетъ Олонецкій горный округъ на четыре участка: 1-й *вытегорскій*, 2-й *состоящій изъ кварцеваго песчаника*, съ мѣстными діоритовыми настилками, 3) *состоитъ изъ діоритовъ и глинистыхъ сланцевъ* *) и 4-й участокъ въ *области кристаллическихъ сланцевъ*. Второй и третій онъ считаетъ малонадежными, а въ 4-мъ есть надежда на открытіе горныхъ желѣзныхъ рудъ, въ чемъ могутъ свидѣтельствовать: мѣсторожденіе желѣзнаго сланца въ Койкорѣ и жилы желѣзнаго блеска въ Пергубѣ, Корельской-Маселькѣ и другихъ мѣстахъ.

Въ Кемскомъ уѣздѣ Архангельской губерніи точно также во многихъ мѣстахъ изобилуетъ желѣзная руда хорошаго качества. Руда эта углублена въ почву не болѣе аршина, обыкновенно на мокрыхъ мѣстахъ. Добычей руды крестьяне Шуерѣцкаго, Маслозерскаго и Кевятьозерскаго селеній занимаются какъ промысломъ. Высушивъ руду на солнцѣ, ее пережигаютъ нѣсколько разъ въ обыкновенныхъ кузнечныхъ горнахъ, получаютъ желѣзо и укладъ т.-е. сталь. Такой простой способъ описываетъ г. Заринскій **).

О богатствѣ желѣзной руды Кемскаго уѣзда въ Корелѣ подтверждаетъ и В. М. Журавскій ***), точно также говоритъ и профессоръ Иностранцевъ. Въ этомъ уѣздѣ къ западу отъ Воицы за Лете-горой существуетъ старинный рудникъ въ крупныхъ выдѣленіяхъ известняка, гдѣ нѣкогда разработывали мѣдныя и желѣзныя руды, послѣднія изъ желѣзнаго блеска. Далѣе онъ говоритъ (стр. 54), что мѣстности, занятыя хлоритовыми сланцами

---

*) Глинистый сланецъ. Глинистыя осадки вслѣдствіе долгаго лежанія, уплотненія и нагрѣванія образовали каменистыя массы, подъ названіемъ глинистыхъ сланцевъ, или шиферовъ, образующихъ, такъ-называемую, метаморфизованную глину (Осн. Химіи Д. И. Менделѣева).

**) Арханг. Сборникъ 1865 г. „Описаніе Кемскаго уѣзда въ 1852 г.“. Мамента Заринскаго.

***) Сборникъ въ память перваго русскаго статист. съѣзда 1870 г. Богатства Сѣвера. В. М. Журавскаго.

„могутъ въ близкомъ будущемъ представить весьма оживленную картину металлургической дѣятельности *).

Эти ожиданія были высказаны имъ въ 1870 году подъ впечатлѣніемъ, которое повліяло на весь край, именно въ 1868—69 гг. составилось общество частныхъ капиталистовъ для соединенія Бѣлаго моря съ Балтійскимъ. Съ этою цѣлію, обществомъ произведены были въ 1869 и 70 гг. подробныя гидротехническія и геологическія изслѣдованія мѣстности въ избранномъ направленіи. Изысканія эти доказали несомнѣнно полную осуществимость и легкость предпріятія въ техническомъ отношеніи **).

Заявки.

Впечатлѣніе, произведенное этимъ счастливымъ изысканіемъ точно также радужно отразилось и на коммерческихъ людяхъ. Съ 1868 по 1874 гг. въ мѣстностяхъ избраннаго пути, было заявлено 1068 разныхъ рудныхъ мѣсторожденій. Въ этомъ числѣ ***).

				Желѣзныхъ рудъ:		
	Золота.	*Серебра.*	*Мѣди.*	*горныхъ.*	*болотныхъ.*	*озерныхъ.*
Олонецк. губ.	1	5	28	577	105	156
Арханг. губ.	2	37	24	6	—	—

Кромѣ того въ Олонецкой губерніи было сдѣлано заявокъ: на 17 мѣсторожденій огнепостоянной глины и 14 заявокъ минеральныхъ красокъ, а въ Архангельской губерніи на 96 пріисковъ доманика (горючаго сланца).

Анализъ рудъ.

Вмѣстѣ съ заявками представлялись образцы руды, которымъ въ лабораторіи министерства финансовъ производилось процентное опредѣленіе. Нѣкоторые изъ образцовъ обѣщаютъ большую будущность; такъ напр. въ лабораторіи анализированы въ 1872 г. Кемскаго уѣзда по заявкѣ Г. Іевлева *красная мѣдная руда* дала 56,25% мѣди; опредѣлялъ Г. Шишло.

---

*) „Геологическій обзоръ мѣстности между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ“ А. Иностранцева.

**) „Объ устройствѣ между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ усовершенствованнаго пути“. Петрозаводскъ. 1875 г. Составлено по распоряженію предсѣдателя статистическаго комитета—начальника губерніи Г. Г. Григорьева.

***) Горный Журналъ 1875 г. 2 т. „Объ успѣхахъ частной горнозаводской промышленности Олон. и Арханг. губерній“. М. Н. Хирьякова, окружнаго горнаго инженера.

Изъ Олонецкой губерніи отъ г. Грановскаго *мѣдный блескъ съ мѣдною зеленью*, сопровождаемые глинистою породою, дали 30,52% мѣди.

Мѣдная руда г. Абазы Олонецкой губерніи въ 1 пудѣ руды $12^{18}/_{32}$ фунта мѣди; опредѣлялъ П. Шишло.

По заявкамъ г. Красильникова: мѣдный блескъ $45^1/_2$%
мѣдный колчеданъ 23%
мѣдная зелень $6^1/_2$%
опредѣлялъ М. Долгополовъ.

Г. Кретовичъ представилъ мѣдную руду 28,75%.

Изъ Архангельской губерніи *свинцовая руда* дала 35% свинца и въ 1 пудѣ руды содержится $29^1/_2$ долей серебра; опредѣлялъ Н. Герасимовъ *).

Въ 1871 г. изъ Повѣнецкаго уѣзда отъ г. Шрейбера:

магнитный желѣзнякъ	- -	32,5% жел.
желѣзный блескъ	- -	70% „
магнитный желѣзнякъ	-	49% „
желѣзный блескъ	- -	61% „

Отъ г. Красильникова изъ Тулмозера 20 заявокъ отъ 49 до 67% желѣза.

Отъ г. Острякова озерная руда отъ 31 до 41%
„ „ болотн. „ „ 37% жел.
Отъ Вс. Абазы дерновая жел. руда 34% „
Отъ г. Татаринова желѣзный блескъ 70% „
„ „ магнитн. желѣзн. 21% „
„ „ озерная руда до 39% „
Отъ Архангельскаго куща Брандта болотная руда отъ 10 до 50%.

Здѣсь выписана только малая часть разнообразныхъ заявокъ, которые вызваны были надеждою на осуществленіе канала. Общая ихъ цифра 1068 заявокъ, въ такой глухой мѣстности способна поколебать распространенное мнѣніе, о какой-то недѣятельности русскихъ коммерсантовъ и ихъ рутинности. Это мнѣніе о недѣятельности господствовало тоже въ Козловѣ и Ельцѣ до проведенія тамъ желѣзныхъ дорогъ; но дали дорогу—явились капиталы и дѣятельные люди и теперь ведутъ торговлю даже сви-

*) Горный Журналъ 1887 г. т. 2.

нной въ Лондонѣ. Если-бы Онежско-Бѣломорскій каналъ тогда былъ выстроенъ, то нынѣшнія высокія пошлины на чугунъ и желѣзо не были бы такъ тяжелы для народа. Теперь же въ Олонецкомъ краѣ производятъ чугунъ только одни казенные заводы. А на частныхъ заводахъ уцѣлѣли лишь полусгнившіе указательные столбы.

Нужда въ желѣзѣ.

Между тѣмъ нужда на металлъ въ Россіи росла; желѣзныя дороги требовали рельсовъ, скрѣпленій, мостовъ и трубъ. Въ городскихъ и фабричныхъ постройкахъ деревянныя балки замѣнялись желѣзными. Сѣти телеграфовъ и телефоновъ требовали проволоку, потомъ водопроводныя и газопроводныя трубы, земледѣльческія орудія, желѣзное судостроеніе и проволочные канаты; все это возникало почти разомъ и требовало металла.

Привозъ металла.

Эти требованія способствовали къ развитію желѣзнаго дѣла за границей и въ Финляндіи и нисколько не помогали рудному богатству на Сѣверѣ Россіи. Для наглядности здѣсь приводится слѣдующая таблица.

Привозъ металловъ не въ дань по Европейской границѣ Россіи

Годы.	Чугуна.	Желѣза.	Стали.	Мѣди.	Всего рублей.
	Количество тысячъ пудовъ.				
1872	1,625	10,708	277	201	20.601,000
1873	2,335	13,458	2,160	265	39.412,000
1874	2,795	11,666	6,109	389	38.602,000
1875	3,508	10,797	8,009	397	42.767,000
1876	2,965	8,623	10,317	389	42.367,000
1677	3,229	5,556	11,093	206	43.091,000
1878	6,396	7,527	10,359	550	52.643,000
1879	11,318	8,572	6,375	646	50.426,000
1880	14,887	9,702	5,491	628	56.528,000
1881	14,293	6,544	1,451	590	31.695,000
1882	13,363	6,764	567	214	27.886,000
				Всего на	446.018,000 р.

Если-бы хотя десятая доля этихъ денегъ осталась въ Пріонежскомъ краѣ, то каналъ къ Бѣлому морю давно-бы окупился и желѣзное производство упрочилось-бы на долго. Надо взять

при этомъ въ разсчетъ, что за этотъ товаръ уплачено за границу золотомъ, по курсу, или хлѣбомъ, въ которомъ такъ нуждается нашъ Сѣверъ.

Финляндія.

Достаточно взглянуть на развитіе руднаго дѣла восточной Финляндіи, чтобы видѣть какъ улучшенные пути вліяютъ на благосостояніе края. Нужда въ желѣзѣ за послѣдніе 15 лѣтъ одинаково росла и въ Финляндіи, которая вмѣсто того, чтобы прибѣгать къ заграничному привозу, расширяла сѣть каналовъ, и разработывала грунтовыя дороги среди рудныхъ своихъ богатствъ, которыя стоятъ въ одинаковыхъ условіяхъ съ нашей Карелой. За это время Финляндія не только удовлетворяла свои потребности, но еще привозила желѣзо въ Россію. Съ 1872 по 1882 годъ ввезено изъ Финляндіи желѣза на 14.741,000 руб. или въ среднемъ на 1.340,000 руб. въ годъ *). Эта ежегодная покупка подняла частное металлургическое дѣло въ Восточной Финляндіи, которое отразилось также на улучшеніи хозяйства лѣсовъ и торфа. Выиграла Финляндская казна, потому что рудныя озера Финляндіи принадлежатъ правительству и оно сдаетъ ихъ на концессіи. Но болѣе всего выиграли рабочіе, которые получали отъ 1,75 до 3,5 коп. золотомъ на пудъ чугуна, и отъ 2,25 до 2,75 коп. на пудъ пудлинговаго желѣза **) Добыча руды на плотахъ обходилась по 2,5 коп. зол. (10 пенни) за пудъ на берегу озера, а за доставку до доменъ платили отъ 1 до 2,75 коп. зол. (отъ 4 до 11 пенни) съ пуда.

Въ Финляндіи руду немного обжигаютъ на открытомъ воздухѣ въ кучахъ, прокладывая слоями дровъ; горючимъ служитъ тоже торфъ и опилки. Дрова съ доставкой къ заводу обходятся около 2 руб. зол. (8 марокъ) за кубич. сажень. Уголь обжигаютъ въ кучахъ, обходится около 1 р. 50 к. зол. коробъ. Торфъ изъ собственныхъ торфяниковъ стоитъ 45 пенни за 1 тунн (6,3 куб. фута) около $3^1/_4$ пудовъ, или 2 коп. зол. пудъ. Коксъ привозится изъ Выборга по 16 коп. зол. пудъ, доставка его въ рукахъ мѣстныхъ жителей. Тоже самое и доставка добытаго металла до Петербурга, отъ 5 до $9^1/_4$ коп. за пудъ, остается мѣстнымъ судо-

*) „Обзоръ внѣшн. торговли Россіи", изд. д—та тамож. сборовъ.

**) „Восточная Финляндія". Горн. Журн. 1887 г. т. 1 и 2.

хозяевамъ. Цѣна *чугуна* въ Петербургѣ за это десятилѣтіе стояла отъ 42 до 56,25 коп.; цѣна *мильбарса* отъ 65 до 70 коп. и *сортоваго желѣза* отъ 1 р. 2 к. до 1 р. 37½ коп. кред. за пудъ.

Въ восточной Финляндіи поднималось руды въ годъ 4,200,000 пудовъ. Въ среднемъ выходило по 1 куб. сажени руды съ квадратной полумили поверхности озера. Съ содержаніемъ отъ 25 до 51,5% желѣза и отъ 0,083 до 1,22% фосфора. По содержанію фосфора въ этихъ рудахъ чугунъ изъ нихъ шелъ прежде только на отливку тѣхъ частей, въ которыхъ фосфоръ не представлялъ вредной примѣси. Но выгодный петербургскій рынокъ далъ столько средствъ Финляндскимъ заводамъ, что они могли часть капитала употреблять на опыты и усовершенствованіе дѣла. Успѣхи превзошли ожиданія, и дали изъ озерныхъ рудъ мягкое желѣзо и сталь.

Постепенное развитіе способа и печей системы Хр. Хусгавеля, для добыванія желѣза и стали, непосредственно изъ рудъ, въ продолженіе 10-ти лѣтъ привели къ убѣжденію, что озерная руда представляетъ хорошій матеріалъ для нихъ по абсолютному отсутствію сѣры въ рудѣ *). Нынѣ выдѣлка стали и желѣза изъ озерныхъ рудъ уже упрочилась въ восточной Финляндіи, гдѣ работаетъ 9 частныхъ заводовъ, съ ежегодной производительностью въ 1.410,000 пуд. чугуна, и изъ него въ состояніи сдѣлать 790,000 пудовъ желѣза. Сталь выдѣлывается только на заводѣ Вярциля; заводъ старой конструкціи и можетъ дать 200,000 пуд. литыхъ болванокъ. На заводѣ Панкакоски приготовляется 30,000 пуд. кованныхъ болванокъ сыродутнаго желѣза. Доменныя печи на заводахъ восточной Финляндіи отъ 390 до 2570 куб. футовъ емкостью. Работаютъ на холодномъ дутьѣ, которое производится водяными двигателями.

Флюсъ-известнякъ находится вездѣ близъ заводовъ, и съ доставкой къ домнѣ стоитъ отъ 6 до 18 пенни (1,5 до 4,5 коп. зол.) за пудъ. Идетъ его отъ 6 до 13% вѣса руды. Для доменъ и сварочныхъ печей употребляютъ *огнеупорный кирпичъ* изъ смѣси кварца боровицкой и отчасти голландской глины; обходится отъ 95 до 150 марокъ (23 р. 75 к. до 37 р. 50 к. зол.) за 1000 штукъ.

*) „Засѣданія Русскаго Техническаго Общества“, 1886 г.

Торфъ употребляется для газоваго генератора при Мартеновской печи на заводѣ Вярциля. Стоимость торфа 45 пенни за тунн̀ъ (3,6 коп. за пудъ).

Пудлинговыя печи идутъ на дровахъ и торфѣ. На заводѣ Вярциля (Тохмоярвскаго прихода Куопіоской губерніи) дрова обходятся 2 р. 75 к. за куб. сажень, а сушенныя дрова стоютъ заводу 3 руб. 80 коп. куб. сажень.

Прокатные станы небольшихъ размѣровъ, средне и мелко-сортные, дѣйствуютъ паровыми машинами и водяными двигателями до 100 силъ.

При выходѣ чугуна отъ 29 до 37% изъ руды, *суточная выплавка* даетъ отъ 150 до 551 пуда.

Коробомъ угля выплавляется чугуна: сѣраго отъ 12 до 15 пуд. и бѣлаго отъ 13½ до 18 пудовъ. Стоитъ коробъ угля 1 р. 51 к., что составляетъ около 10 коп. угля на 1 пудъ чугуна.

Руда на заводъ Вярциля доставляется изъ 25 озеръ, отъ 15 до 60 верстъ отъ завода. Доставка руды, на лошадяхъ зимой до 60 верстъ, составляетъ 32% всей стоимости руды. Понятно, бѣдная руда удваиваетъ цѣну производства желѣза.

На 9 частныхъ заводахъ расходуется денегъ для приготовленія одного пуда:

чугуна . . .	отъ	25,29	до	37,50	к.	зол.	за пудъ
мильбарса . . .	„	51,69	„	53,3	„	„	„ „
сортов. желѣза . . .	„	78,75	„	1 р. 27	к.	„	„ „
литой стали . .		55,82	коп.				

На этихъ заводахъ постоянно занято до 1000 рабочихъ. Кромѣ того занято рудой, топливомъ и перевозкой до 3000 человѣкъ *).

Заонежье.

Всѣ эти подробности весьма близко относятся къ тому положенію, которое займутъ Повѣнецкій и Кемскій уѣзды въ прилегающихъ къ каналу мѣстностяхъ. И если этотъ каналъ осуществится, то нельзя упускать изъ вниманія того вліянія на мѣстное населеніе, которое окажутъ заводы. При заводахъ необходимы машины, кузнечныя, слесарныя и столярныя мастерскія, а это есть разсадники кустарнаго промысла. Кромѣ того, для заводовъ явят-

*) Всѣ цифры заимствованы изъ статьи горн. инж. Л. Василевскаго. Горн. Журн. 1887 г. т. 1—2.

ся въ глухой край инженеры и другіе интеллигентные люди, которые примѣромъ или показомъ научатъ многому хорошему, что такъ туго прививается къ переполненному сектантствомъ Сѣверу.

Нынѣшній видъ Заонежья представляетъ такую пустынную страну, что всякій можетъ думать, что тамошнія горы и озера не заслуживаютъ никакихъ заботъ о нихъ. Въ настоящее время добываніе рудъ для казенныхъ горныхъ заводовъ Олонецкаго округа производится на предметъ приготовленія снарядовъ только изъ шести рудниковъ; между тѣмъ подобныхъ рудниковъ числится 181, изъ которыхъ 175 остаются недѣйствующими.

Казенные заводы.

Казенныхъ горныхъ заводовъ въ Олонецкомъ округѣ четыре: 1) *Александровскій* пушечно-снарядно-литейный и чугунно-литейные: 2) *Кончезерскій*, 3) *Вялазминскій* и *Суоярскій*. Главный заводъ Александровскій, послѣдніе три служатъ для него вспомогательными, доставляя выплавленный изъ рудъ чугунъ *).

Александровскій заводъ, въ Петрозаводскѣ, устроенъ 10 сентября 1772 г. для пушекъ и снарядовъ. Съ 1774 по 1782 гг. отпущено было съ него 595 пушекъ, всего вѣсомъ 36,828 пудовъ. Съ 1782 по 1807 годъ было отпущено 9534 пушки, вѣсомъ 1.017,234 пуда. Съ 1807 по 1819 г. 4,431 пушка, вѣсомъ 371,977 пудовъ. Итого въ 50 лѣтъ своего перваго существованія заводъ отпустилъ 14,560 пушекъ, вѣсомъ 1.426,039 пудовъ. На каждую тысячу орудій было забраковано до пробы 73½ орудія; на тысячу опробованныхъ, при пробѣ разорвалось 23½ орудія. Литье пушекъ производилось изъ доменныхъ печей. Кромѣ того, чугуна въ литьѣ было отпущено съ завода 4.533,555 пудовъ.

Для Олонецкихъ заводовъ, по положенію 1788 г., отпускалось 322,000 руб. На орудія считалось по 2 р. за пудъ, ядра 1 руб. 50 коп., а бомбы, дробь и др. по 2 руб. за пудъ **).

Кончезерскій заводъ, въ Петрозаводскомъ уѣздѣ, основанъ для плавки мѣди въ 1707 году Петромъ Великимъ. Расположенъ на перешейкѣ, отдѣляющемъ озеро Пертнаволоцкое отъ Кончезера и образующемъ естественную плотину, которая удерживаетъ воды Пертозера на высотѣ до четырехъ сажень выше уровня Конче-

*) Записки секретаря Олон. губ. стат. ком. И. И. Благовѣщенскаго.

**) Горн. Журн. 1878 г., т. I, ст. Фуллона.

вера. Поводомъ избранія этой мѣстности для постройки завода, вѣроятно, послужило расположеніе его вблизи мѣдныхъ рудниковъ, старинные разработки которыхъ доселѣ видны въ нѣсколькихъ мѣстахъ по берегамъ Пертозера. Берега представляютъ почти сплошные діоритовые кряжи, достигающіе иногда значительной высоты. Въ 1719 году была начата здѣсь и плавка чугуна, но мѣдное производство продолжалось до 1753 года. Нѣкоторое время, начиная съ 1763 года, здѣсь отливались пушки и снаряды *).

Съ 1763 по 1810 годъ на Кончезерскомъ заводѣ отлито чугуна 1.067,508 пудовъ. Руду для чугуна добывали изъ ближайшихъ озеръ: Укшезеро, площадь котораго 32,6 кв. версты, Кончезеро въ 36 кв. верстъ и Пертозеро или Пертнаволоцкое въ 20,4 кв. версты. Озера занимаютъ глубокія ложбины, окружены скалистыми берегами, состоящими изъ діорита, амфиболита **), глинистаго сланца и породъ соломенской брекчіи ***). Дно озеръ покрыто или топкою глиною и валунами, отторгнутыми отъ окружающихъ скалъ, или озерными желѣзными рудами. Желѣзная руда подпимается со дна озеръ рабочими, которые разъѣзжаютъ на плотахъ, вычерпываютъ ее небольшими ковшами, тутъ же промываютъ въ желѣзныхъ грохотахъ, просушиваютъ, и отвозятъ на заводъ. Свиночнаго чугуна ежегодно добывается отъ 50 до 70 тыс. пудовъ.

Прежде между Кончезерскимъ заводомъ и Петрозаводскомъ плавали съ казенными тяжестями три казенныхъ плашкоута: первый по оз. Кончезеру до Косалмы, второй по озеру Укшезеру до Шуйскихъ пороговъ, третій отъ пороговъ до города. Въ Косалмѣ и мимо пороговъ грузъ перетаскивался сухопутьемъ. Въ настоящее время перевозка производится зимнимъ путемъ ****). Годовая производительность Кончезерскаго завода оцѣнивается въ 23,342 рубля.

---

*) Олонецкій Сборн. вып. 2-й. Матеріалы для исторіи, географіи, статистики и этнографіи Олонецкаго края. Изд. Олон. губ. ст. ком.

**) Амфиболъ—роговая обманка.

***) Брекчія. Горная порода, составленная изъ угловатыхъ обломковъ, связанныхъ известью, или другимъ минеральнымъ цементомъ (итальянское).

****) Тамъ же.

Валазминскій чугунно-плавильный заводъ Повѣнецкаго уѣзда существуетъ не болѣе двадцати пяти лѣтъ и потому можетъ разсматриваться какъ прототипъ тѣхъ заводовъ, которые возникнутъ съ проведеніемъ канала. Крестьяне Поросъ-озерской волости, въ которой расположенъ теперь заводъ, еще помнятъ то время, когда они добывали озерную руду, пережигали ее и возили въ Петрозаводскъ за 164 версты. По ихъ разсказамъ, они ѣздили зимой съ своимъ кормомъ для лошади и для себя и заработки ихъ едва могли прокармливать, такъ что когда въ концѣ 50 хъ годовъ хлѣбъ и овесъ стали подниматься въ цѣнѣ, то промыселъ этотъ стали бросать. По ихъ словамъ, всякій черпалъ себѣ руду въ ближайшихъ къ дому озерахъ, потому что ее вездѣ много. И дѣйствительно по берегамъ озеръ очень часто встрѣчаются кучи шлака отъ прежней обжиги.

Съ постройкой Валазминскаго завода руду стали возить на него, доставляли верстъ за 60 и больше, потому что другихъ заработковъ никакихъ не было. Но по дороговизнѣ корма, далѣе 35 верстъ, или одной зимней пряжки, возить руду было не выгодно. Промыселъ руды сосредоточился только въ ближайшихъ мѣстахъ, въ 30 и 35 верстахъ отъ завода. Доставка руды обходилась до Валазмы отъ 70 до 75 руб. за 1,000 пудовъ руды. Въ эту стоимость входитъ и подъемъ руды. Собственно же одинъ подъемъ и свалка ея на берегу оцѣнивается въ 20 руб. за тысячу пудовъ, т.-е. по 2 к. за пудъ.

Въ настоящее время отъ Валазминскаго завода ходитъ пароходъ, на протяженіи 120 верстъ, по рѣкѣ Сунѣ, черезъ озера: Пойколо, Чудозеро, Кудамгубское, проливъ Коэро (Коэро-сальма), Гимольское озеро, проливъ Безъименный, Ройкъ-наволоцкое озеро, далѣе по системѣ Вонгозерско-Островскаго бассейна до озера Линдери *).

Пароходъ этотъ принадлежитъ Валазминскому заводу; имѣетъ 12-ти-сильную машину, сидитъ 2½ фута и буксируетъ заразъ по 10,000 пудовъ желѣзной руды. Заводъ теперь эксплоатируетъ только два рудника: Кольдозерскій и Островскій. Съ этихъ руд-

*) „Топограф.-статист. описаніе пограничной черты Петрозаводскаго и Олонецкаго уѣздовъ съ Финляндіей". С. Е. Аппенкова.

никовъ, самыхъ богатыхъ по содержанію, руду возятъ гужемъ до сел. Гимолы, около 30 верстъ, и потомъ отъ Гимолы водой на пароходомъ до Валаамы 60 верстъ. Чугунъ изъ Валаамы до Петрозаводска перевозятъ на лошадяхъ зимой, по 14 к. съ пуда *). Производство Валаамминскаго завода около 50,000 пудовъ, оцѣнивается въ годъ на 26,406 рублей **).

Такое ничтожное количество ежегодной добычи чугуна зависитъ только отъ неимѣнія дешеваго пути для сбыта его. Въ Поросъозерской волости считается 218 лошадей на 283 дома. Чтобы перевезти до Петрозаводска 50 тыс. пудовъ чугуна, потребно 1600 подводъ, 30 и 35 пуд. на лошадь. Выгодно наниматься въ эту дальнюю дорогу только тѣмъ домохозяевамъ, которые имѣютъ не менѣе двухъ лошадей; а такихъ немного. Теперь перевозка обходится 14 коп. съ пуда, а если увеличится требованіе подводъ, то онѣ поднимутся въ цѣнѣ; тѣмъ болѣе, что эти-же крестьяне заготовливаютъ лѣсъ, уголь, дрова и отправляютъ другія работы. Будь удобный водяной путь до Петрозаводска, то Валаамминскій заводъ могъ бы отливать втрое болѣе, и тогда управленіе завода и другіе побочные расходы ложились бы на каждый пудъ втрое дешевле ***).

Суоярвскій заводъ соединяется посредствомъ верховой тропы, въ 80 верстъ длиною, съ Валаамминскимъ заводомъ. Тропа эта въ 30-ти верстахъ отъ Валаамы пересѣкаетъ Финляндскую границу, такъ что Суоярвскій заводъ хотя построенъ въ Финляндіи, но состоитъ въ одинаковыхъ условіяхъ съ Валаамминскимъ заводомъ. Зимній путь отъ Суоярвскаго завода до Петрозаводска считается 138 верстъ.

Руда озерная привозится къ заводу гужемъ, по 4, 5 и 6 коп. за пудъ, смотря по содержанію желѣза, которое варьируетъ отъ 25½ до 40%, средній выходъ около 33%. Чугуна выплавляется 60 тыс. пуд., по цѣнности на 31,893 руб. въ годъ. Доставка его

---

*) Свѣдѣнія собраны на мѣстѣ помощникомъ статист. изслѣд. края П. Н. Иковымъ.

**) Записки секретаря Олон. губ. стат. комит. И. И. Благовѣщенскаго.

***) Свѣдѣнія собраны на мѣстѣ.

до Петрозаводска отъ 12 до 15 коп. за пудъ. Неудобство завода то, что онъ не имѣетъ водянаго пути для сбыта своего чугуна.

Вліяніе водянаго пути.

Вліяніе водянаго пути на такой дешевый товаръ какъ чугунъ можно видѣть на частныхъ финляндскихъ чугунно-плавильныхъ заводахъ, которые находятся въ одинаковыхъ условіяхъ съ Суоярвскимъ заводомъ, но построены на водяныхъ путяхъ съ выходомъ въ Финскій заливъ, а слѣдовательно соединены водой съ Петербургомъ. Напр., Компанія Финляндской домны, Верцильскаго завода, шла отъ 24 августа 1880 г. до октября 1882 г. всего 775 дней и дала такой результатъ:

29,527		калошъ.
991,560		пуд. руды.
9,143		пуд. шлака.
130,532		пуд. извести.
118,108		мѣръ угля, по 2 тунны (12 куб. ф.).
14,727	„	дровъ, по 12 куб. ф.
736	„	дровъ для дутья, по 135 куб. ф.
получено 220,911		пуд. бѣлаго чугуна.
131,529	„	полубѣлаго.
6,259	„	сѣраго.
всего 358,699		пуд. чугуна *).

Т. е. около 150 тыс. пуд. въ годъ. Озерная руда содержала отъ 25,5 до 40% желѣза.

Крестьяне и ихъ лошади не отрывались въ дальній путь съ чугуномъ, который возили на судахъ. Для нихъ было работы достаточно и дома: по добывкѣ и подвозкѣ руды, извести, дровъ, угля и проч.

По вышепоказанному разсчету выходитъ, что для полученія 358,699 п. чугуна, надо сжечь и перетопить почти 1½ милліона всякаго добра, т. е. въ четыре раза по вѣсу больше полученнаго товара. Ясно, что для удешевленія чугуна, надо удешевить подвозку матеріаловъ для него и удешевить доставку его самаго на рынки. Конкурировать съ водяной системой ничто не можетъ;

*) Горный Журналъ 1886 г. XI. „Полученіе Мартеновскаго желѣза изъ озерныхъ и болотныхъ рудъ“.

вотъ почему Швеція, Бельгія, Англія и Вестфалія наполняли нашъ рынокъ своимъ чугуномъ и желѣзомъ.

Тамъ заводы устраиваютъ на водяныхъ путяхъ, стараясь сдѣлать такъ, чтобы съ одной стороны барки подвозили къ домнѣ матеріалъ и горючее, а съ другой стороны чтобы готовые чугунъ и желѣзо опять класть на барки. Въ Россіи нѣтъ другаго такого удобнаго мѣста, какъ все *Пріонежье*, гдѣ бы руда, флюсъ, уголь, торфъ и сбытъ лежали вплоть къ судоходной водѣ.

Въ 1884 г. въ Россіи выдѣлано:

желѣза . . .	22.114,166	пуд.
чугуна . . .	31.105,612	„
стальн. рельс. . .	5.998,617	„
стали сортов. . .	1.476,175	„
Итого . .	60.694,570	пуд.

На это количество пошло всякаго матеріала не менѣе 25) милліоновъ пудовъ, подвезенныхъ къ заводамъ на лошадяхъ, потому что на Уралѣ, на Выксѣ, въ Жиздрѣ на югѣ и др. мѣстахъ нѣтъ каналовъ, да и нѣтъ воды, чтобы ихъ сдѣлать. Конная же возка вдвое дороже водяной, а это увеличиваетъ цѣну производства болѣе, чѣмъ на 50%. Слѣдовательно, какъ бы ни поднимали Уральскіе заводы, они дешево работать не будутъ. Къ тому же, Уралъ такъ далекъ отъ западной половины Россіи съ Петербургомъ во главѣ, что доставка чугуна и желѣза съ развозкой до передѣлочныхъ заводовъ, занимаетъ всю навигацію, т. е. полгода. И капиталы, завязанные въ этотъ товаръ, находятся непроизводительно въ пути шесть мѣсяцевъ, оплачиваютъ проценты и страховыя преміи. Въ послѣдніе годы уральскій чугунъ въ Петербургѣ продавался по 80 коп. пудъ. Горнозаводчики жаловались на убытки и просили покровительственныхъ пошлинъ.

Въ этотъ же годъ Финляндія приготовила 1.126,637 пудовъ желѣза и 1.312,513 пудовъ чугуна *), а всего 2.439,150 пудовъ.

Изъ этого количества привезли въ Россію 1.565,925 пудовъ, и продавали такъ дешево, что отъ уральскихъ горнозаводчиковъ

*) Горн. Журн. 1886 г., № 9, статист. отчетъ.

вызвали ходатайство объ увеличеніи еще пошлинъ и на финляндскій чугунъ и вдобавокъ просили ограниченіе привоза *).

Изъ другихъ государствъ по Европейской границѣ ввезено въ Россію чугуна и желѣза не въ дѣлѣ 24,456,217 пуд. **). Въ слѣдующемъ 1885 г. ввезено въ Россію по Европейской границѣ чугуна и желѣза не въ дѣлѣ 16.873,215 пуд. Кромѣ того привезено изъ Финляндіи 1.498,422 пуда.

Въ 1886 г. ввезено по Европейской границѣ 20 милліоновъ и изъ Финляндіи 1½ милліона пуд. Выходитъ, что за послѣдніе три года привезено 66 милліоновъ пудовъ, т. е. по 22 милліона пудовъ въ годъ Россія покупаетъ за границей чугуна и желѣза не въ дѣлѣ. Кромѣ издѣлій изъ этихъ металловъ, въ видѣ машинъ, паровозовъ, судовъ, проволоки, рельсовъ и т. д.

Пошлины. Въ виду богатства своихъ рудъ въ Россіи, покровительственныя пошлины на чугунъ, желѣзо и издѣлія изъ нихъ возвышены еще болѣе и доведены чуть не до запретительныхъ. Мѣра эта тотчасъ-же отозвалась на всемъ народномъ хозяйствѣ: косы, серпы, подковы, топоры и другіе необходимые инструменты поднялись въ цѣнѣ вдвое противъ наложенныхъ пошлинъ. Но эта народная тяжесть не разовьетъ желѣзнаго дѣла въ Россіи, она увеличитъ доходы нѣсколькихъ горнозаводчиковъ, но не поставитъ металлургическое дѣло на должную высоту.

На Уралѣ лѣса уже истощены, каменный уголь открываютъ и разработку его увеличиваютъ, но разработка и подвозъ его обходятся дорого и поднимаютъ цѣну металла. Рабочіе на Уралѣ всѣ заняты до послѣдняго человѣка; увеличеніе производства подниметъ цѣну на работу и можетъ привлечь рабочихъ изъ другихъ окрестныхъ губерній, но въ окрестныхъ губерніяхъ домашій земледѣльческій трудъ производителенъ не менѣе заводскаго. И если отъ плодородной земли оторвать крестьянъ на заводскую работу, то это не увеличитъ благосостояніе массъ. Это видно на тѣхъ селеніяхъ, изъ которыхъ народъ уходитъ отъ семей и домовъ на заводы и приноситъ домой разгулъ, франтовство и болѣзни.

Кореннаго улучшенія въ близкомъ будущемъ отъ уральскаго

*) Обзоръ внѣшней торговли за 1884 г. Изд. Д—та Тамож. Сборовъ.
**) Тамъ-же.

дѣла ждать и потому еще нельзя, что тамъ главные заводы развивались и существовали на крѣпостномъ правѣ, также какъ помѣщичьи хозяйства во всей земледѣльческой Россіи. „Положеніе 19-го февраля 61 г.“ разрушило крѣпостное сельское хозяйство, точно также „дополнит. правила о крестьянахъ и работникахъ горныхъ заводовъ“ разрушили помѣщичій строй этихъ заводовъ. Какъ сельскому, такъ и горному хозяйству надо пережить нѣсколько поколѣній, чтобы выработать свою новую, правильную колею.

Геній Петра Великаго указалъ, какъ надо было отдѣлаться отъ стараго духа Москвы. Онъ устроилъ новую столицу, которая быстро переросла старую, дала новую жизнь государству и повела его къ побѣдамъ надъ воинственными сосѣдями. Этимъ же путемъ слѣдуетъ отвоевать у сосѣдей ихъ перевѣсъ и въ металлургической мирной борьбѣ. Новые заводы на югѣ Россіи уже подтверждаютъ правильность этого пути; они безъ народныхъ жертвъ избавятъ нашъ Югъ отъ заграничнаго желѣза. Точно также вышеописанный историческій очеркъ указываетъ, что и Сѣверъ Заонежья, рудой и горючимъ, не бѣднѣе Юга Россіи. А обиліе естественныхъ водныхъ путей, безплодіе почвы и особая способность сѣверныхъ жителей къ разнообразнымъ промысламъ, ставятъ Заонежье еще выше южныхъ горныхъ промысловъ.

Заонежская руда.

Начало развитія горной дѣятельности здѣсь принадлежитъ кореламъ, которые сохранили свою грубую обработку рудъ и любовь къ кузнечному дѣлу. Еще и до сихъ поръ здѣшнія ружья для охоты мѣстнаго приготовленія *), съ кремневыми замками XVI вѣка. Во многихъ мѣстахъ Повѣнецкаго уѣзда попадаются древнія кузницы съ грандіозными разработками озерныхъ и болотныхъ рудъ. По изслѣдованіямъ г. Иностранцева **) видно, что магнитнаго желѣзняка въ діоритѣ вездѣ много. По заявкамъ рудоискателей попадаются образцы, содержащіе отъ 44,8%, 67,6%, 80,2% и даже до 95,9% магнитнаго желѣзняка.

---

*) Г. Ивановъ. „Повѣн. уѣздъ и необход. развитія въ немъ горн. промысловъ“. 1875 г.

**) „Геологическій очеркъ Повѣнецкаго уѣзда и его рудныхъ мѣсторожденій“.

Жилы желѣзнаго блеска встрѣчаются въ зеленокаменныхъ *) породахъ весьма часто цѣлыми группами, прорѣзывая эти породы въ измѣненныхъ направленіяхъ. Желѣзный блескъ является, то вкрапленнымъ въ кварцъ, то самостоятельно образуетъ такія жилы. Пластовыя жилы желѣзнаго блеска встрѣчены г. Иностранцевымъ въ тальково-хлоритовомъ сланцѣ и въ сланцахъ, лежащихъ въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ слюдяными діоритами. Нѣкоторыя заявки, представленныя въ лабораторію Министерства Финансовъ, содержатъ отъ 87 до 100% желѣзнаго блеска въ рудѣ **). Нѣкоторые изъ діоритовъ такъ богаты содержаніемъ мелко-разсѣяннаго въ нихъ желѣзнаго блеска, что представляютъ большой запасъ руды.

На границахъ прикосновенія діорита къ хлоритовому сланцу наблюдаются скопленія желѣзнаго блеска. Въ прикосновеніи кварцита ***) къ слюдяно-хлоритовому діориту желѣзный блескъ является въ видѣ сплошной массы, проникающей среди зеренъ кварцита. Наблюдаются тоже скопленія желѣзнаго блеска въ мѣстѣ прикосновенія слюдяно-хлоритоваго діорита къ конгломерату ****), который является почти сплошь цементированнымъ желѣзнымъ блескомъ.

Ближайшее соотношеніе мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ Повѣнецкаго уѣзда къ породамъ зеленокаменнымъ есть явленіе весьма обыкновенное и въ другихъ странахъ, гдѣ эти руды съ пользою эксплоатируются. Заявки на руды являются съ разныхъ мѣстъ уѣзда, и большинство этихъ заявокъ сдѣланы людьми, не компетентными въ этомъ дѣлѣ. Горныя руды во многихъ мѣстахъ этого края до сихъ поръ остаются не развѣданными вполнѣ; меж-

---

*) **Зеленый камень.** Разновидность траппа (вулканической породы), составленная изъ полеваго шпата и роговой обманки.

**) Г. Шрейберга изъ Повѣнецкаго уѣзда.

***) **Кварцитъ.** Горная порода, зернистаго сложенія; иногда переходитъ въ плотный кварцъ.

****) **Конгломератъ.** Округленные водой обломки горныхъ породъ, сцементованные между собой кварцевымъ, известковымъ, глинистымъ или другимъ минеральнымъ веществомъ. (Этим.: кон—вмѣстѣ, гломеро—скучивать).

ду тѣмъ, какъ качественное и количественное изслѣдованіе ихъ вполнѣ заслуживаетъ подробнаго опредѣленія.

Точно также, хотя до сихъ поръ не было еще сдѣлано спеціальныхъ изслѣдованій озерныхъ и болотныхъ рудъ, но историческій опытъ подтверждаетъ ихъ пригодность и неистощимость. Существующія заявки на болотныя и озерныя руды наглядно показываютъ на массу готоваго матеріала, ожидающаго обработки. Сомнѣнія въ правильности этихъ заявокъ не представляется, потому что мѣстные жители дѣтьми еще привыкли извлекать руду изъ озеръ. Тутъ выработалась историческая привычка къ распознаванію характера рудъ и способу добычи ихъ. По громадной массѣ заявокъ, Повѣнецкій уѣздъ превосходитъ всѣ другія мѣстности Олонецкаго округа. Озерная руда.

Цѣлыя системы озеръ въ центральной части уѣзда представляютъ заявки г. Башмакова; къ нимъ съ запада примыкаютъ заявки Святнаволоцкаго общества и казенныя озера Валаминскаго завода. Масса этихъ озеръ имѣетъ естественные протоки, которыми они соединяются другъ съ другомъ, образуя значительную водную сѣть, представляющую весьма важную и удобную систему для эксплоатаціи, въ видѣ готоваго воднаго пути для подвоза на заводъ желѣзныхъ рудъ *), дровъ, угля, флюса и т. д.

Толщина залежей озерныхъ рудъ колеблется отъ одного вершка до $^1/_2$ аршина **). Содержаніе чистаго желѣза въ озерныхъ рудахъ колеблется отъ 33,83 до 52,62%; только въ немногихъ количество желѣза меньше этого. Но вообще болотныя руды бѣднѣе озерныхъ рудъ ***).

Если взять меньшую толщину залежей руды—10 сантиметровъ ($2^1/_4$ вершка), то на 10 квадр. метровъ получаемъ кубическій метръ руды (120 пуд.), на одинъ гектаръ (10,000 кв. метр.), т. е. почти на десятину 120,000 пудовъ руды, а на квадратную версту 1.200,000 пуд. При самомъ бѣдномъ содержаніи желѣза, въ 30%, съ кв. версты получится 400,000 пуд. желѣза.

На всей площади, которая равна 70,000 кв. верстъ, болота и

*) „Геолог. очеркъ Повѣн. уѣзда“, г. Иностранцева.

**) „Горный Журналъ“ 1873 г., т. I, стр. 191, г. Энтельмана.

***) „Геолог. очеркъ Повѣн. уѣзда“, г. Иностранцева, стр. 715.

озера составляютъ 1/6 часть, т. е. 14 тыс. кв. верстъ. Если только одна десятая часть ихъ имѣетъ руду, то запасъ этихъ залежей представляетъ цифру 560.000,000 пуд. желѣза. Такъ что если добывать по 5½ милліоновъ пудовъ въ годъ, то болотныхъ и озерныхъ рудъ хватитъ на сто лѣтъ.

Руда, которая добывается для Валазминскаго, Суоярвскаго и частію Святнаволоцкаго чугунно-плавильныхъ заводовъ, даетъ населенію Повѣнецкаго уѣзда отъ 70 до 75 рублей за 1000 пудовъ. А такъ какъ на всѣ заводы ее доставляется около 400,000 п., то за нихъ населеніе получаетъ до 30.000 руб. Заготовка и подвозка дровъ, угля, флюса, работа на заводахъ и извозъ чугуна даютъ населенію Повѣнецкаго уѣзда 15,000 р., а всего 45,000 р.

Между тѣмъ рудный промыселъ Заонежья одинъ могъ бы составить полное благосостояніе уѣзда, если бы устроенъ былъ водный путь. Тогда вдоль этого пути устроились бы частные чугуно-плавильные заводы, какъ они устроились въ восточной Финляндіи; тамъ, благодаря заработку на этихъ заводахъ, окрестные жители скупаютъ у заонежскаго населенія рыбу, масло, яйца и скотину для своего продовольствія. Наши же корелы продаютъ все это не отъ избытка, а отъ нужды, которая заставляетъ ихъ быть крайне неприхотливыми въ своей пищѣ.

Образованіе озерн. руды.

У мѣстныхъ жителей существуетъ убѣжденіе, что вынутыя со дна руды, черезъ нѣкоторое время опять нарастаютъ. Это увѣреніе крестьянъ какъ бы оправдывается и геологами. Такъ напр. г. Поляковъ говоритъ, что „процессъ образованія озерныхъ и болотныхъ рудъ совершается и до нынѣ“ *). Г. Иностранцевъ, исходя изъ строенія озерныхъ рудъ, полагаетъ, что „такъ какъ „большинство озеръ, приготовляющихъ озерную руду, въ берегахъ „своихъ имѣетъ выходъ кристаллическихъ горныхъ породъ, то „вѣроятно, что при разрушеніи послѣднихъ образуется много за„киси желѣза, въ видѣ углекислой соли, которая и выносится „ручейками и рѣчками въ озеро. Здѣсь, въ прикосновеніи съ „твердыми осадками озера (съ гальками кварца, ортоклаза **), а

*) Памятн. кн. Олон. губ. на 1860 г.

**) Ортоклазъ—полевой шпатъ изъ гранитовъ, содержащій отъ 8 до 15 процентовъ кали (Осн. химіи Менделѣева).

„иногда гнейса *) и гранита, происходитъ выдѣленіе углекис-„лоты, окисленіе закиси желѣза въ окись и отложеніе послѣдней „вокругъ твердаго предмета“ **). Далѣе А. А. Иностранцевъ говоритъ, что „главный запасъ желѣза находится въ зеленокамен-„ныхъ горныхъ породахъ, слѣдовательно, выщелачиваніе изъ нихъ „желѣза, въ видѣ кислой углекислой закиси—явленіе весьма вѣ-„роятное. Озерныя и болотныя руды образуются изъ водныхъ „растворовъ, которые вытекаютъ главнымъ образомъ изъ зелено-„каменныхъ горныхъ породъ, выщелачивая или изъ нихъ самихъ, „или изъ образовавшихся въ нихъ горныхъ рудъ, закись желѣза „и отлагая ее въ открытыхъ бассейнахъ, подъ вліяніемъ окисле-„нія, въ видѣ озерной руды“. Далѣе онъ говоритъ: „Запасъ же-„лѣзной руды въ нашихъ сѣверныхъ озерахъ, повидимому, гро-„маденъ. Легкость добычи ея и другія обстоятельства, сопровож-„дающія нахожденіе нашихъ рудъ, безспорно, даютъ громадную „надежду на возможность и даже необходимость эксплоатаціи „этихъ желѣзныхъ рудъ“ ***).

Всѣ эти измѣненія внѣ сферы наблюденія, какъ по времени, потому что занимаютъ много поколѣній, такъ и по мѣсту, потому что совершаются въ глубинѣ земли. Растворы желѣза, выносимые ключами изъ нѣдръ земли, дѣлаются видны только тогда, когда осядутъ на дно озеръ, или на поверхность русла, видимымъ слоемъ. Внѣ сомнѣнія, что озерная руда возобновляется, но насколько она можетъ пополнить вынутую руду для разработки, этого еще никто не изслѣдовалъ.

Легче поддаются изученію тѣ массы, которыя совокупнымъ дѣйствіемъ подземныхъ силъ выдвинуты на поверхность. Тутъ, передъ глазами, отъ дѣйствія мороза камни и сланцы дробятся и выкрашиваются. Дождевая вода, собирая угольную кислоту изъ атмосферы, разлагаетъ известковые цементы, дѣлаетъ желѣзо растворимымъ и выводитъ его въ озеро, гдѣ оно и образуетъ подводныя

*) Гнейсъ. Напластованная первичная порода, состоящая изъ полеваго шпата, кварца и слюды, причемъ послѣдняя способствуетъ пластинчатому сложенію (Слово нѣмецкихъ рудокоповъ).

**) „Геолог. очеркъ Повѣнецкаго уѣзда“, стр. 717.

***) Тамъ-же, стр. 719.

осадки *). Такъ пишетъ У. Лайэлль, который, указывая на непрерывный и постепенный переворотъ въ каждой точкѣ земной поверхности, всѣ явленія объясняетъ безъ насилія, вымысловъ, гипотезъ и чудесъ. Онъ предпосылаетъ этому объясненію неоспоримую истину, что въ мірѣ ничего не пропадетъ, а только измѣняются формы. Или, какъ училъ еще Пиѳагоръ: „равнины подымаются въ горы, а горы смываются въ море. Одни ключи „окаменѣваютъ въ мраморъ, а другія растворяютъ самыя твердыя „породы въ илъ". Эти измѣненія земли такъ медленны въ сравненіи съ жизнію человѣка, что на нихъ не обращаютъ вниманія. „Но для времени предѣловъ нѣтъ" **); точно также, какъ и государство не опредѣляетъ себѣ предѣловъ въ будущемъ.

Если въ хозяйствѣ одного человѣка медленные озерные осадки не имѣютъ значенія, то для государства возобновленіе богатствъ для будущихъ поколѣній должно приниматься въ разсчетъ. Если *горная* руда исчерпывается, то *озерная* наростаетъ *непрестанно* и *повсемѣстно*. И если взятый милліонъ пудовъ будетъ замѣтенъ въ *одномъ* мѣстѣ, то никакимъ вычисленіямъ не поддается та цифра пудовъ, которая осядетъ на каждый квадратный вершокъ во *всѣхъ* мѣстахъ.

По геологическимъ изслѣдованіямъ, группа зеленокаменныхъ горныхъ породъ представляетъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ необыкновенно мощное и обширное развитіе. Рядомъ съ такимъ развитіемъ зеленокаменныхъ породъ, эти послѣднія представляютъ геологу весьма большой интересъ, по нахожденію въ нихъ рудъ.

Зеленокаменныя породы Олонецкаго горнаго округа были извѣстны съ весьма давняго времени и различные наблюдатели: гг. Бутеневъ 2-й, Фуллонъ, Энгельманъ, Комаровъ, Гельмерсенъ и Версиловъ ***) давали имъ различныя названія: траппъ ****), зе-

*) „Основныя начала геологіи", Чарльза Лайэлля, переводъ Андрея Мина.

**) Тамъ-же, мнѣніе Аристотеля.

***) Горный Журналъ 1830 г.—т. II, 1831 г.—т. I, 1842 г.—т. I, 1860 г.—т. IV, 1870 г.—т. I.

****) Траппъ. Вулканическая порода, состоящая изъ полеваго шпата, авгита и роговой обманки (Названіе отъ шведскаго слова—траппа—ступень, лѣстница.

леный камень (Grünstein), авгитовая *) порода, порфиръ **), роговообманковая порода и такой же сланецъ, сіенитъ ***), діоритъ ****) и друг. При изслѣдованіи Повѣнецкаго уѣзда, эти зеленокаменныя породы встрѣчаются въ многочисленныхъ выходахъ. Для детальнаго изученія проф. Иностранцевъ подвергъ изслѣдованію 132 образца, изъ такого же числа отдѣльныхъ мѣстностей *****).

Подъ именемъ зеленокаменныхъ породъ разумѣются плотныя, компактныя породы темнозеленаго цвѣта. Химическій анализъ этой породы даетъ въ результатѣ 13,97% закиси желѣза ******).

Показанія всѣхъ компетентныхъ изслѣдователей сводятся на неисчерпаемое существующее богатство озерныхъ и болотныхъ рудъ и на безконечный запасъ ихъ въ будущемъ образованіи. Эти же авторитеты указываютъ на полную аналогичность озеръ и болотъ Восточной Финляндіи съ озерами и болотами Повѣнецкаго уѣзда. Финляндія снабжаетъ уже Россію чугуномъ и желѣзомъ отъ своихъ избытковъ. Развила она свое металлургическое дѣло благодаря водянымъ сообщеніямъ. Изъ нихъ Саймянская система, обнимающая до 1/4 всей общей территоріи Финляндіи, проходитъ почти вдоль самой границы Олонецкой губерніи. Саймянская система.

Система эта состоитъ изъ большаго числа отдѣльныхъ плесовъ, соединенныхъ между собою многими проливами. Рѣка Вуокса выводитъ эти воды въ сѣверную финляндскую часть Ладожскаго озера, а Саймянскій каналъ непосредственно соединяетъ ихъ съ

---

*) Авгитъ. Простой минералъ темно-зеленаго или чернаго цвѣта (отъ греч. авги—блескъ).

**) Порфиръ. Непластовая огневая порода. Названіе существуетъ со временъ Плинія, которое было присвоено красному камню, привозимому изъ Египта (греч. порфира—пурпуровый).

***) Сіенитъ. Видоизмѣненіе гранита. Названіе отъ Сіены—города въ Египтѣ.

****) Діоритъ. Кристаллическая смѣсь олигоклаза и роговой обманки, съ небольшимъ количествомъ слюды, магнезіи, желѣзной руды, магнитнаго колчедана, желѣзнаго колчедана и проч. (Геологія настоящаго времени, Котта).

*****) Геологич. очеркъ Повѣнецк. уѣзда, г. Иностранцева, стр. 332.

******) Геолог. изслѣдов. на Сѣверѣ Россіи, его же.

Финскимъ заливомъ въ Выборгѣ. По Саймянской системѣ производится правильное судоходство на протяженіи 1000 верстъ, предметомъ котораго служитъ доставка лѣса, желѣза, а также продуктовъ скотоводства изъ верхнихъ областей въ Выборгъ и С.-Петербургъ и привозъ оттуда внутрь края хлѣба и соли *).

Пространство между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ не менѣе Финляндіи обильно озерами, плесами, проливами и рѣками. И точно также способно къ устройству судоходныхъ сообщеній, которыя точно также оживятъ этотъ край во всѣхъ отношеніяхъ, самое же главное вліяніе окажутъ на желѣзное и чугунное дѣло.

Мѣдь. Второе мѣсто въ металлургическомъ дѣлѣ будущаго района Онежско Бѣломорскаго канала принадлежитъ мѣди. Практика и тутъ шла впереди геологіи и научныхъ развѣдокъ. Въ памяти жителей Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ остались разсказы о простыхъ способахъ добычи мѣди. Дѣлали посуду, кресты, складни, образа и др. предметы, которые до сихъ поръ крестьяне показываютъ въ домахъ и на кладбищахъ—какъ на производство изъ мѣстной мѣди въ Данило-Лексинскомъ скитѣ.

Исторія мѣди. Изъ историческихъ источниковъ удѣлѣло немного такихъ, которые бы освѣтили старину и развернули картину мѣднаго промысла въ этомъ краѣ. Въ 1720 г. къ Петру Великому, когда онъ лечился на Олонецкихъ марціальныхъ водахъ, явилась „бобыльская жена“ Татьяна Леонтьева съ рудой серебра. По испытаніи этой руды въ Петербургѣ, оказалось, что издивенія будетъ больше, чѣмъ прибыли отъ серебра. Но это все-таки дало поводъ по-

1720 г.

слать туда рудосыскниковъ. До 1725 г. дѣлалось много посылокъ, серебряной руды не нашли, а мѣди вездѣ были признаки, но бо-

1725 г.

гатаго мѣсторожденія не попадалось. Только съ 1742 г. казна начала разработывать Воицкій мѣдный рудникъ, гдѣ шла плавка мѣди до 1745 г., когда тутъ открыто было золото. Мѣдь бросили, занялись золотомъ, но прочныхъ жилъ не нашли и Воицкій рудникъ оставили **).

1742 г.

1772 г. Пасторъ въ Сардавалѣ, Самуилъ Алопеусъ, въ своемъ описаніи

---

*) Топограф. статист. описаніе пограничной черты Петрозаводскаго и Повѣнецкаго уѣздовъ съ Финляндіею. С. Е. Анненкова.

**) Горный Журналъ 1885 г. т. IV.

каменныхъ породъ Россійской Карелiи, на стр. 69, пишетъ, что въ 1772 г. Петербургскій купецъ Павелъ Постниковъ шурфовалъ въ Имбелакскомъ погостѣ при дер. Ялонвари и Лаптіасѣ, употребилъ 2000 руб. и нашелъ нѣсколько пудовъ мѣднаго хрящу, а также кубическаго и листоваго свинцоваго свѣтляку. Велѣлъ ихъ сплавить, и получилъ: изъ пуда мѣдной руды отъ 8 до 18 фунтовъ мѣди, а изъ пуда свинцоваго свѣтляка – 24 фунта свинца и 8 золотн. серебра. Издержки превысили прибыль и дѣло было брошено.

Н. П. Барботъ-де-Марни, въ своей статьѣ „Объ осадкахъ девонской *) системы“ **), описывая экспедицію Мурчисона, говоритъ, что въ крылѣ девонской системы, которая тянется отъ Лифляндіи къ Бѣлому морю, система эта почти не покрыта новыми формаціями (кромѣ наносовъ). Далѣе, переходя къ сѣверу отъ Онежскаго озера, описываетъ, что мѣдныя руды тутъ въ прошломъ столѣтіи разработывались въ большихъ размѣрахъ, что видно по отваламъ и подземнымъ разработкамъ. Жилы состоятъ изъ кварца и известковаго шпата, прорѣзывающія діоритъ и содержащія въ небольшомъ количествѣ сѣрный и мѣдный колчеданы, а также мѣдную зелень. Въ трещинахъ діорита попадаются куски самородной мѣди до нѣсколькихъ фунтовъ вѣсу. Жители говорятъ, что прежде попадались до пуда и болѣе.

Большое число старыхъ разработокъ залегаетъ на границѣ діоритовыхъ и глинистыхъ сланцевъ. Есть скалистые утесы, нижняя часть которыхъ состоитъ изъ толстослоистаго темносѣраго глинистаго сланца, съ пологимъ паденіемъ, а верхняя—изъ толстаго покрова діорита, въ которомъ замѣчается плитообразная отдѣльность, параллельная наслоенію нижележащаго сланца. На границѣ этихъ двухъ породъ залегаютъ мѣдныя руды въ видѣ вкрапленій въ діоритѣ и сланцѣ.

Въ „Геологическомъ очеркѣ Повѣнецкаго уѣзда“, профессоръ А. А. Иностранцевъ, описывая свои экскурсіи, на пути къ рѣкѣ

---

*) Девонская формація названа такъ потому, что имѣетъ наибольшее развитіе въ Девонширѣ (въ Англіи); она содержитъ много органическихъ остатковъ.

**) Горный Журналъ 1878 г. т. III.

Кодачи встрѣчалъ остатки весьма древней выплавки руды. Въ одномъ мѣстѣ сложена довольно высокая куча изъ обломковъ сильно обожженнаго кварцоваго песчанника съ убогимъ содержаніемъ мѣднаго колчедана и пестрой мѣдной руды *).

Близъ дер. Мусзеро находится одна изъ старинныхъ разработокъ мѣдныхъ рудъ. Около разработки наблюдаются выходы массивной темно-зеленой, почти черной породы. Жилы мѣдныхъ минераловъ тутъ вкраплены въ кварцъ, вполнѣ чистый, безцвѣтный. Рядомъ съ малахитомъ, мѣдною синью и зеленью, находятся довольно значительныя выдѣленія пестрой мѣдной руды и среди нея отдѣльные куски мѣднаго колчедана. Размѣры кусковъ пестрой мѣдной руды съ мѣднымъ колчеданомъ ясно указываютъ на ту значительную величину ихъ, какой они достигаютъ иногда въ этомъ мѣсторожденіи; нѣкоторые изъ такихъ кусковъ вѣсятъ болѣе пуда **).

Въ полуверстѣ отъ Сегъ-озера, близъ мыса Васконъ-сари, встарину велась выработка мѣдной жилы, которая обнажена на пространствѣ 65 метровъ. Кварцевая жила пересѣкаетъ діоритъ, содержитъ мѣдный колчеданъ и продукты его разложенія. Мощность жилы равна 48 сантиметрамъ и на 25 метровъ далѣе достигаетъ 78 сантиметровъ (1 арш. 2 вершк.). Въ этомъ берегу наблюдаются выходы афонитоваго діорита. Въ трехъ верстахъ отъ берега выходитъ мелкозернистый гранититъ, образуя собою „Лебедеву гору“. Въ этой горѣ, въ четырехъ мѣстахъ, наблюдаются старинныя разработки, поражающія своею грандіозностью. Всѣ жилы этого гранитита образованы кварцемъ, въ которомъ кое-гдѣ видны вкрапленія мѣднаго и сѣрнаго колчедана. Такъ какъ здѣсь не наблюдалось складовъ отобранной руды, то надо думать, что ее увозили для переработки на одинъ изъ бывшихъ нѣкогда въ Повѣнецкомъ уѣздѣ мѣдныхъ заводовъ ***).

Въ окрестностяхъ дер. Пергубы недалеко отъ выходовъ доломита, въ мѣстности, извѣстной подъ именемъ „Вороновъ боръ“, въ старину шла разработка мѣдныхъ рудъ. Мѣдный колчеданъ,

*) Геолог. обзоръ Повѣнецкаго уѣзда, стр. 65.
**) Тамъ-же, стр. 163.
***) Тамъ-же, стр. 200.

вкрапленный въ кварцитъ, является господствующимъ минераломъ *). Г. Поляковъ, изслѣдовавшій этотъ старинный рудникъ по порученію г-на Гельмерсена, пришелъ къ заключенію, что вдѣсь кварцитъ налегаетъ на хлоритовый сланецъ.

На Пертъ-наволокѣ лежитъ старинная развѣдка, называемая „Большая яма", она выполнена въ настоящее время водою. Тутъ обнажена значительная часть темно-зеленой массивной породы, въ которой наблюдаются угловатые куски бѣлаго кварцита. Въ отвалахъ встрѣчается много кварца съ мелкими вкрапленіями мѣднаго колчедана и продуктовъ его окисленія **).

Хотя мѣсторожденіе мѣдныхъ рудъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ было извѣстно Правительству со временъ Петра Великаго, но настойчивыхъ развѣдокъ не производилось вплоть до академика Гельмерсена. Съ 1856 до 1859 года г. Гельмерсенъ занимался 1856 г.
геологическимъ изученіемъ Олонецкой губерніи и осмотромъ мѣсторожденій. По его указаніямъ были произведены развѣдки на мѣдныя руды г. Поляковымъ у Пергубы (Вороновъ боръ) и г. Майеромъ—въ окрестностяхъ дер. Койкары. Эти развѣдки заполнили теоретическіе пробѣлы и подтвердили, что легче въ геологическихъ пластахъ опредѣлять отрицательныя данныя, чѣмъ положительныя. Найдена научная связь происхожденія рудъ съ ихъ залеганіемъ; безошибочно можно сказать, что въ такой-то породѣ нѣтъ рудъ и весьма гадательно можно указывать, *гдѣ* должно искать руду. Въ Заонежскомъ краѣ есть залеганія мѣди, но *гдѣ они*,—остается вопросомъ.

Болѣе подробныя указанія мѣсторожденія мѣдныхъ рудъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ даетъ проф. А. А. Иностранцевъ. Въ своемъ трудѣ онъ говоритъ, что въ діоритахъ и въ родственныхъ этимъ зеленокаменнымъ породамъ, а также въ мѣстахъ прикосновенія этихъ породъ къ другимъ породамъ, находятся жилы и вкрапленія мѣдныхъ рудъ Сопоставляя это заключеніе съ другими странами, съ Норвегіей, Испаніей,Ураломъ и т. д., онъ указываетъ, что въ мощныхъ діоритовыхъ жилахъ, проходящихъ въ кристаллическихъ сланцахъ, наблюдаются рудоносныя жилы, состоящія

*) Геолог. обзоръ Повѣнецкаго уѣзда, стр. 220.
**) Тамъ-же, стр. 225.

изъ кварца и известковаго шпата съ мѣднымъ и сѣрнымъ колчеданомъ. Встрѣчаются жилы и штоки кварца въ зеленыхъ метаморфическихъ сланцахъ, прорванныхъ діоритомъ и порфиромъ. Въ этихъ жилахъ и штокахъ заключены мѣдный и сѣрный колчеданъ, мѣдная чернь, свинцовый блескъ и проч. Наблюдаются штоки и вкрапленія въ зелено-каменныхъ породахъ въ мѣстѣ прикосновенія къ пестрому песчанику. Также мѣдныя руды сопровождаютъ трапиъ. Словомъ, мѣдныя руды встрѣчаются вмѣстѣ съ породами зеленокаменными, и съ метаморфическими сланцами *). А такъ какъ все пространство между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ этими породами изобилуетъ, то нѣтъ сомнѣнія, что среди лѣсовъ и пустынныхъ горъ гдѣ-нибудь и откроются, стоющія разработки, жилы. Достаточно указать на то, что при возобновленіи надежды на каналъ съ 1868 по 74 гг. было подано заявокъ на мѣдь: въ Олонецкой губерніи 28, и въ Архангельской губ. 24.

1874 г.

Можно указать и на то, что въ совершенно однородной мѣстности, и въ пограничной съ Олонецкой губерніей, въ Выборгской губерніи выплавлено мѣди: въ 1872 г.—1121 пуд., въ 1873—1146 пуд., въ 1874—296 пуд., въ 1875—479 пуд., въ 1876 г.—1287 пуд. **).

Въ 1883 году 9,396 пуд.

Въ 1884 „ 11,658 пуд. ***).

Надо думать, что такимъ прогрессомъ Финляндія обязана своему водному пути, т.-е. той же Сайменской системѣ, которая снабжаетъ Россію и желѣзомъ.

Между тѣмъ въ Олонецкомъ горномъ округѣ добыча мѣди въ настоящее время *по отчетамъ не показывается*. Историческія же данныя говорятъ, что съ Петровскаго завода отправлено въ Москву съ 1703 г. по 1707 годъ 213 пудовъ, съ 1744 по 1781 г. добыто для пушекъ мѣди 20,383 пуда. Надобность же въ мѣди для Россіи не прекращается: такъ въ 1883 г. ввезено ее изъ-за границы 71,108 пуд. въ штыкахъ, слиткахъ, стружкахъ, опилкахъ

*) „Геологич. очеркъ Повѣнецкаго уѣзда". Г. Иностранцева.

**) Горн. Журн. 1878 г. т. 2 К. Скальковскаго.

***) Горн. Журн. 1886 г. т. 3.

и ломѣ. Кромѣ того 180,674 пуда въ листахъ, полосахъ и прутьяхъ, исключая сплавовъ съ мѣдью и мѣди въ издѣліяхъ. Въ 1885 году въ штыкахъ было привезено 143,324 пуда, а въ листахъ и прутьяхъ 88,470 пуд. Въ этомъ числѣ изъ Финляндіи 14,297 п. Въ 1886 году всей мѣди и сплавовъ кромѣ издѣлій ввезено изъ заграницы 123,328 пудовъ на 1.400,000 руб. *). При нынѣшнемъ курсѣ, когда приходится задаромъ продавать вывозъ и вдвое покупать привозъ, упущеніе своихъ рудъ невыгодно отражается на балансѣ.

Мѣдному производству въ Заонежьѣ—могъ-бы помочь водный путь. Мѣдная руда вообще бѣдна содержаніемъ, приходится отбирать отвалы и перевозить на плавильныя печи; дорогъ нѣтъ, и все движеніе возможно только по водѣ или зимой. Но зимой конная работа дорога, потому что есть извозъ рыбы и лѣсу, къ тому же надо кормить лошадь зерномъ, и она теряетъ навозъ. Подвозъ къ плавильнымъ печамъ дровъ и мѣдной руды, какъ матеріаловъ дешевыхъ, возможенъ только водой.

Мѣдное производство могло-бы при каналѣ особенно привиться въ краѣ, какъ дѣло старое, привычное и прямо народное. Для добычи мѣди надо грошевыя печи,—капитала не требуется; не такъ какъ въ чугунно-плавильномъ дѣлѣ, гдѣ на постройку одной домны приходится затрачивать сотню тысячъ рублей.

Серебро.

Въ „Геологическомъ обзорѣ мѣстности между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ“ проф. Иностранцевъ упоминаетъ, что въ Даниловскомъ раскольничьемъ монастырѣ приготовляли серебряные рубли, по образцу Екатерининскихъ рублей. Даниловскіе рубли были извѣстны по всему сѣверу и слухъ шелъ, что серебро добывается гдѣ-то по близости въ болотѣ. Но геологическое строеніе ближайшихъ окрестностей представляетъ, по мнѣнію г. Иностранцева, ясное опроверженіе подобнаго предположенія. Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ есть заявки на свинцовыя руды, большинство же заявокъ идетъ изъ сосѣдняго Кемскаго уѣзда Архангельской губерніи. Серебряныя руды и признаки серебра въ этомъ уѣздѣ были извѣстны въ XVI столѣтіи, Олай Магни въ своей исторіи, писанной въ 1558 г., говоритъ о нахожденіи серебра около Колы.

*) Обзоръ внѣшней торг. Россіи. Изд. Д-та Там. Сборовъ.

Исторія серебра. Въ 1732 году крестьянинъ Звонковъ открылъ серебро въ пяти горахъ, лежащихъ на правой сторонѣ р. Поноя, при впаденіи въ нее ручья Варзуги. Затѣмъ на островѣ Медвѣжьемъ въ Кандалажскомъ заливѣ разработывался серебряный рудникъ, который славился величиною попадавшихся въ немъ сплошныхъ массъ серебра *).

1735 г. Открытіе серебра на Медвѣжьемъ островѣ принадлежитъ саксонскимъ рудокопамъ, которыхъ послала на Бѣлое море Императрица Анна Іоанновна. Въ 1735 году съ Архангельскаго поморья, простые посадскіе люди привезли въ Петербургъ чистаго серебра 25 пудовъ, за что были награждены Анной Іоановной **). Посланные съ ними саксонскіе рудокопы основали рудникъ въ 1737 году и разработывали до 1741 г. Этотъ рудникъ былъ первый. Слава о немъ прогремѣла и корыстные инстинкты Бирона наложили на него руку. Изъ Саксоніи былъ приглашенъ оберъ-бергъ-гауптманъ Шембергъ, который и поставленъ во главѣ управленія. Всѣ шахты быстро были пройдены, на сколько добыто серебра—исторія умалчиваетъ ***).

1737 г.

1764 г. Въ 1764 году подъ руководствомъ русскихъ горныхъ чиновниковъ: гиттенферваліера Шурлина, бергмейстера Карамышева и шихтмейстера Петра Хлѣбникова, съ партіею мастеровыхъ Петровскаго завода, были произведены новые поиски; рудникъ возобновленъ, но не надолго, вскорѣ оставленъ. Нынѣ затопленъ водой. Медвѣжій островъ имѣетъ 5 верстъ въ окружности; лежитъ въ 5 верстахъ отъ Порьегубы, необитаемъ; на немъ видна глина и кирпичъ отъ прежнихъ работъ ****). По матеріаламъ государственнаго архива видно, что всего серебра съ Медвѣжьяго острова добыто 46 пудовъ.

Признаки серебра находятся еще въ гранито-гнейсѣ, на не-

---

*) „Русская Лапландія“ статист., географ. и этнограф. очерки. Н. Дергачева стр. 15.

**) „Горн. Журн.“ 1885 г. т. 4. Горн. инж. Рожкова. „Бергъ-компанія на Медвѣжьихъ островахъ и въ Лапландіи“.

*** Тамъ же.

**** Горн. Журн. 1835 г. т. I № 3 „Геогностич. обзоръ берега Кандалажской губы и Бѣлаго моря до г. Кеми“ Капитана Широкшина.

большой высотѣ отъ поверхности моря, на островахъ: Горѣломъ, Хадѣ, Сѣдловатой лудѣ, близъ селенія Умбы въ Рошинскомъ и Елокорскомъ наволокахъ и при губѣ Порьѣ. Практическій результатъ, обѣщаемый изслѣдователемъ этихъ рудъ, магистромъ Гебелемъ, по мнѣнію акад. Гельмерсена настолько важенъ, что было-бы необходимо отправить развѣдочную экспедицію.

Гранитъ у Кандалажской губы менѣе распространенъ, нежели породы слоистыя. Онъ часто сливается постепенными переходами съ другими породами. Измѣняясь по величинѣ зеренъ отъ мелкозернистаго, обильнаго кварцемъ, до крупнозернистаго съ избыткомъ полеваго шпата съ малымъ содержаніемъ слюды, до переходящаго въ слюдяной сланецъ. Металлоносность серебряныхъ рудъ сопровождаютъ жилы кварца съ известковымъ и рѣже съ плавиковымъ шпатомъ. Тутъ же граниты переходятъ въ гранито-гнейсы и гранито-сіениты. Вездѣ наблюдаются признаки: свинцоваго блеска, цинковой обманки и мѣднаго колчедана. Слюда попадается довольно большими шестисторонними призмами, цвѣта чернаго и рѣдко безцвѣтнаго. Прежде она добывалась для торговли въ Архангельскѣ, теперь разработывается только крестьянами для себя *).

При оживленіи надежды на каналъ было произведено заявокъ на серебро: въ Олонецкой губерніи 5 и въ Архангельской 37. Такъ какъ теперь способы разработки серебряныхъ рудъ упрощены, то можно расчитывать, что нѣкоторыя заявки обратились бы въ рудники. Это тѣмъ болѣе вѣроятно, что въ сосѣдней Выборгской губерніи, при одинаковыхъ геологическихъ условіяхъ, въ 1883 г. добыто серебра 41 пудъ 2 фунта и 5 золотн. **). Заявки на серебро.

На самомъ пути будущаго Бѣломорскаго канала, начиная отъ Выгозера вплоть до села Парандова, почти на 25 верстъ, обнаружены признаки золота. Въ 1732 году жители с. Надвоицкаго Кемскаго уѣзда начали добывать мѣдь, которую и разработывали до 1745 года. Въ концѣ этого года вмѣстѣ съ мѣдью получили золото; сперва на полуостровѣ на 12-ти саженяхъ надъ рѣкою Выгъ, а при дальнѣйшихъ розыскахъ нашли блестки у самой Золото.

*) Тамъ же.

**) Горн. Журн. 1886 г., т. 3.

воды и также на другомъ берегу, который возвышается постепенно и доходитъ до 30 саж. высоты.

Окрестныя горы покрыты наносными породами изъ глинъ и песковъ съ отторженцами и гальками этихъ горъ. Цвѣтъ глинъ съ кварцевымъ пескомъ: бѣлый, сѣрый, синеватый, красный и бурый. Горы состоятъ изъ первозданныхъ породъ: траппъ, зеленый камень, змѣевикъ *), кварцъ, слюдяной и кварцевый сланцы (кремнистый сланецъ). Въ кварцѣ и талькѣ **) вкраплена бураго цвѣта желѣзная охра; талькъ въ прослойкахъ содержитъ мѣдную зелень. Внизъ по рѣкѣ Выгу къ Воицкому водопаду видѣнъ известковый шпатъ; правый берегъ состоитъ изъ зеленоватаго камня. Далѣе внизъ, къ с. Парандову, лежатъ гранитъ и слюдяной сланецъ, поверхность земли покрыта крупнымъ кварцевымъ пескомъ и глиной. Въ змѣевикѣ видны прослойки и прожилки азбеста ***) и сѣрнаго колчедана. Воицкая и окрестныя горы имѣютъ кварцевыя прослойки, въ 4 дюйма толщины, и въ нихъ-то отрыта жила золота, которая вышла на поверхность. Талькъ, просѣкая кварцъ, дѣлитъ его на пласты, гнѣзда и клинья. Кварцъ бѣлъ, плотенъ, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ разрушенъ въ мелкозернистыя сложенія. Талькъ изжелта зеленовато-бѣлый; прослойки его въ кварцѣ отъ 1 до 4-хъ линій толщины. Въ жилѣ находятся гнѣзда известковаго шпата, желѣзо, мѣдь и золото. Желѣзо—въ видѣ желѣзной охры, мѣдь—въ видѣ мѣднаго колчедана и жилковатаго малахита, а золото въ видѣ мелкихъ блестокъ весьма тонкихъ. При развѣдкахъ золотоносность жилы опредѣлена 2 доли въ 100 пуд.

Несмотря на такое опредѣленіе, Воицкій рудникъ существовалъ до 1794 г., когда разработка его была прекращена ****). По исто-

---

*) **Змѣевикъ** или серпентинъ (серпентъ). Порода обыкновенно содержитъ много магнезіальной земли. Названіе получила потому, что по контрастамъ въ цвѣтѣ напоминаетъ кожу змѣи. Онъ очень вязокъ и употребляется для дѣланія ступокъ.

) **Талькъ—жировикъ. Магнезіально-кремнеземистое соединеніе, кристаллическое сложеніе, подобно слюдѣ, жиренъ на ощупь.

***) **Азбестъ**—горный ленъ. Имѣетъ длинныя гибкія волокна, въ сильномъ жару плавятся (Основы химіи Менделѣева).

****) Горн. Журн. 1828 г. кн. 1 „Геогност. обозрѣніе Воицкаго рудника и окрестностей онаго“.

рическимъ даннымъ видно, что съ 1774 до 1781 года добыто золота 5 пуд. 24 фун. *).

Впослѣдствіи указывали на одинаковость характера Воицкихъ горъ съ Уральскими горами; предполагали, что это обѣщаетъ тотъ-же результатъ, и потому вновь возникъ вопросъ о разработкѣ рудника, для чего, по Высочайшему повелѣнію, въ 1827 году ученый комитетъ отправилъ въ Воицкій рудникъ экспедицію подъ начальствомъ маркштейна Граматчикова.

Экспедиція нашла въ водоотливной штольнѣ укрѣпленія сгнившими и обрушившимися. По старымъ работамъ видно, что кварцевая жила была выработана на 24 саж. длины и на 8 саж. 2 арш. глубины. Произведенъ разрѣзъ поперекъ жилы и она найдена на глубинѣ 2 аршинъ, въ 1 арш. 4 вершка толщиною. По раскрытіи ее продолжали преслѣдовать шурфами.

Изъ пяти мѣстъ жилы добыто руды, со знаками мѣдныхъ рудъ, до 30 пудовъ. По протолочкѣ и промывкѣ получили 3 доли золота. Во второй разъ взяли руду изъ двухъ мѣстъ до 8 пудовъ и отмыли едва примѣтный знакъ. При повтореніи опытовъ найдено, что при большемъ количествѣ мѣди получается и болѣе золота. Опредѣляя весь опытъ, нашли, что въ 100 пудахъ руды находится 10 долей золота.

На лѣвомъ берегу р. Выга, по изслѣдованію старыхъ работъ, найдено въ 10 пудахъ руды 9 долей золота. Отъ кварцеваго песку изъ 100 пудовъ получено $^3/_4$ золотника и $1^1/_2$ доли золота. Площадь обширна, пески вездѣ содержатъ золото, но оно весьма бѣдно разсѣяно тонкими блестками. Развѣдка неудобна, препятствуетъ вода, крѣпкій камень и дожди.

Г. Граматчиковъ заканчиваетъ тѣмъ, что на грядущія времена горнаго дѣла, тутъ обѣщаетъ даровую водяную силу для толченія рудъ, лѣсу безъ оскудѣнія и доставку его сплавомъ **).

Г. Бутеневъ, продолжая работы по изслѣдованію внизъ по р. Выгу, пески раздѣляетъ на десять разностей.

1) *Мелкій бѣлый*—золота или вовсе нѣтъ или весьма мало.

---

*) Горн. Журн. 1878 г. т. II. „Горнозаводская производительность Россіи". К. Скальковскаго.

**) Горн. Журн. 1828 г., кн. I. Соч. Граматчикова.

2) *Сѣрый*, крупнѣе перваго, золота больше, чѣмъ въ другихъ породахъ.

3) *Синевато-сѣрый*, довольно крупный, золота менѣе предъидущаго.

4) *Красно-бурый*, окрашенъ желѣзомъ, золота мало.

5) *Желтый*, такъ же какъ 4-й.

6) *Бѣлый глинистый*, золота менѣе, но блестки его крупнѣе.

7) *Желтовато-бѣлый* глинистый песокъ, въ немъ золота менѣе бѣлаго глинистаго песка.

8) *Синевато-бѣлый* глинистый песокъ подобенъ 6-му.

9) *Глина* свѣтло-синяго цвѣта, къ промывкѣ трудна, золота мало.

10) *Синій* блестящій песокъ, при испытаніи шурфъ натыкался на валуны и мѣшала вода, золота не содержитъ.

Въ зеленомъ камнѣ кварцевая жила толщиною отъ 1½ аршина до 6 вершковъ; при промывкахъ получалось въ 3 и 2½ пудахъ руды—2 и 3 блестки золота. Розыски надежды не лишаютъ, но, безъ отысканія видимыхъ признаковъ, не обѣщаютъ выгодъ для казенныхъ работъ. Если-же кто изъ частныхъ промышленниковъ пожелаетъ, то слѣдовало-бы давать пособіе на основаніи узаконеній *).

Въ „Геологическомъ очеркѣ Повѣнецкаго уѣзда" г. Иностранцевъ говоритъ, что близъ Данилова раскольничьяго монастыря, на заливной долинкѣ къ р. Южн. Выгу, были заложены неглубокіе шурфы г. Грановскимъ для пробы на золото. Сохранились около этихъ шурфовъ отвалы, состоящіе изъ аллювіальнаго **) песку съ мелкимъ гравіемъ. Г. Грановскимъ, при промывкѣ этихъ песковъ, найдено было золото, но вѣроятно въ такомъ незначительномъ количествѣ, что со времени заявки никто не появлялся на эту мѣстность ***).

Тогда же г. Земляницынъ публиковалъ о нахожденіи имъ мѣсторожденій золота въ сѣверо-восточной части Олонецкой губерніи. Все это, прибавляетъ профессоръ Иностранцевъ, укрѣпляетъ насъ въ той мысли, что нахожденіе золота въ коренномъ мѣсторожденіи

*) Геогностич. обозрѣніе окрестностей села Парандова. Соч. Бутенева.

**) Аллювій. Нанесенный водами. Отъ слова аллювіо—наводненіе.

***) Геологич. очеркъ Повѣнецкаго уѣзда. Г. Иностранцева.

возможно и въ другихъ мѣстахъ Олонецкой губерніи, или въ сосѣдствѣ съ развитыми здѣсь зеленокаменными породами, или въ нихъ самихъ (стр. 682).

Сосѣдняя Финляндія въ долинѣ Ивало, въ Финляндской Лапландіи дала золота:

въ 1870 г.	19	килограммъ.
1871	56	„
1872	55	„
1873	32	„
1874	22	„
1875	17	„
1876	10	„
1877	7	„

всего въ 8 лѣтъ 218 киллограммъ (*)

стоимостію около 700,000 франковъ, такъ какъ цѣна одного килограмма равна 3,200 франковъ. Для полученія 218 килогр. золота промыто 35,000 куб. метровъ песку. Употреблено 82,437 рабочихъ дней. На 1 килогр. золота приходится промыть 160 куб. метровъ песку. Одинъ рабочій вымываетъ въ сутки отъ 0,0097 до 0,00016 килогр. золота, или среднимъ числомъ 0,002575 килогр., цѣною на 8½ франковъ. Во 100 пудахъ песка было отъ 122 до 174 долей. Поденщина стоила отъ 3½ до 5 франковъ **).

Поиски золота въ Финляндской Лапландіи продолжаются; долина р. Кеми золота не дала. Въ долинѣ р. Ивола въ 1883 году добыто 24 фунта 63 золотн. и 71 доля ***).

Проэктъ канала вызвалъ въ Олонецкой губерніи 1 заявку и въ Архангельской губерніи 2 заявки на золото.

Горшечный камень.

Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ къ востоку отъ погоста Корельской-Масельги г. Иностранцевъ нашелъ горшечный камень, по протяженію по крайней мѣрѣ на восемь верстъ ****). Кромѣ того въ разныхъ мѣстахъ крестьяне указываютъ на горшечную глину

Глина.

*) Горн. Журн. 1878 г. II „Золотое производство въ Финляндіи".

**) Тамъ же.

***) Горн. Журн. 1886 г. кн. 7.

****) „Геологич. очеркъ Повѣнецкаго уѣзда" стр. 721.

(каолинъ), чистую, бѣлую, по виду напоминающую подмосковную, гжельскую глину, годную для фарфора.

Огнеупорная глина. Потомъ указываютъ на огнепостоянную глину (имѣющую примѣсь кремнезема), которая теперь не имѣетъ никакого употребленія, но при развитіи горнаго дѣла не только удовлетворитъ мѣстную потребность, но будетъ служить вывозомъ по каналу. Особенно хорошая огнеупорная глина попадается у села Выгострова, Кемскаго уѣзда, почти на берегу будущаго канала.

Талькъ. Между Ламбозеромъ и Сегозеромъ и вообще къ юго-востоку отъ Сегозера очень распространенъ талькъ. Попадается большими массами, тонкій и жирный на ощупь, отчего и называется жировикъ. Въ послѣднее десятилѣтіе, во время дорогаго сала, когда оно доходило до 8 руб. за пудъ, талькъ шелъ на фальсификацію смазочныхъ колесныхъ мазей и на вареніе мыла, чтобы его удешевить. Талькъ привозился изъ-за границы и продавался въ Петербургѣ отъ 1 р. до 1 р. 30 к. за пудъ.

Вообще глинъ, огнеупорныхъ, фарфоровыхъ, тальку, мыловки и мѣлу привозилось изъ-за границы въ Россію: въ 1885 г. 3.011,122 пуда и въ 1886 г.—3.859,000 пудовъ *). Между тѣмъ матеріаловъ этихъ обильно въ Олонецкой губерніи, и если-бы существовалъ водяной путь, то сѣверо-западная половина Россіи могла-бы снабжаться мѣстными минеральными веществами.

Мраморъ. Тоже самое можно сказать о мраморѣ и о краскахъ. Область распространенія мраморовъ въ Олонецкой губерніи представляетъ обширное развитіе, и оттѣнки цвѣтовъ ихъ доходятъ до 32. Красота Олонецкихъ мраморовъ хорошо извѣстна по внутреннимъ отдѣлкамъ Исаакіевскаго и Казанскаго соборовъ, храма Спасителя, Дворцовъ и другихъ монументальныхъ зданій. Изъ-за границы привезено разныхъ красокъ до 30,000 пудовъ, преимущественно красной; тогда какъ красная, охряная краска, взятая въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, по изслѣдованію магистра г. Пратца оказалась весьма хорошаго достоинства.

Краски.

Антрацитъ. Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, близъ с. Шунги находится антрацитъ,

Торфъ. а во многихъ болотахъ Повѣнецкаго уѣзда торфъ. Теперь ни

*) Обзоръ внѣшней торговли Россіи.

сбыта, ни употребленія они не имѣютъ, и въ близкомъ будущемъ нельзя разсчитывать на ихъ эксплоатацію. Лабораторія министерства финансовъ, по испытаніи этихъ горючихъ, даетъ такой результатъ:

Шунгскій антрацитъ развиваетъ	8,094	един.	тепла.
Донецкій „ „	7,731	„	„
Торфъ Повѣн. у. инж. Алексѣева	2,700	„	„
Подмосковный бурый уголь	2,204	„	„ (*)

По нагрѣвательной способности видно, что торфъ по калориметру на 500 единицъ тепла выше бураго угля подмосковнаго бассейна. Бурый же уголь расходится теперь до 15 милл. пудовъ. При развитіи заводскаго дѣла въ Олонецкомъ округѣ, нужно ждать, что торфъ много будетъ способствовать сбереженію лѣсовъ, а впослѣдствіи разовьется въ самостоятельную промышленность.

Рядомъ съ рудными богатствами Заонежье поражаетъ обиліемъ своихъ лѣсовъ. Лѣсъ. Вся площадь почти въ 7.000,000 десятинъ покрыта лѣсами, прорѣзана сплавными рѣками и озерами, и представляетъ древесный запасъ для внѣшней торговли, для внутренняго отпуска и для развитія разнообразныхъ мѣстныхъ промысловъ.

Нынѣ изъ 7 милл. десятинъ принимаетъ участіе едва 0,38 общей площади, т.-е. только тѣ ближайшія лѣсныя дачи, которыя по качеству своего лѣса могутъ выносить дорогую доставку по неустроенному пути. Къ этимъ дачамъ министерство государственныхъ имуществъ относитъ:

Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ:

1) Выгозерскую	въ 570,458	дес.
2) Тихвиноборскую	„ 387,597	„
3) Паданскую	„ 393,221	„
Итого	1.351,276	дес.

*) Горн. Журн. 1887 г. т. 1.

Въ 8-мъ Кемскомъ лѣсничествѣ:

1) Шуерѣцкая	въ	46,120	дес.
2) Сороцкая	„	11,391	„
3) Березовская	„	233,789	„
4) Ильино-Шуезерская	„	177,179	„
5) Кучезерская	„	200,590	„
6) Надвоицкая	„	456,125	„
Итого		1.125,194	„
А всего		2.476,470	дес.

Тѣ же дачи, которыя не лежатъ непосредственно на сплавныхъ рѣкахъ, не приносятъ государству никакой выгоды. По обилію у крестьянъ своихъ лѣсовъ, казенныя лѣса безполезно пропадаютъ и для мѣстнаго населенія. Деревья перестаиваютъ, загниваютъ, бурями ихъ валитъ и они служатъ только для лѣсныхъ пожаровъ.

Чтобы наглядно представить о ничтожной цѣнности лѣснаго богатства безъ путей сбыта, можно указать на распоряженіе бывшаго министра государственныхъ имуществъ графа П. А. Валуева. Именно, графъ Валуевъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго по Всеподданнѣйшему его докладу отъ 14 іюля 1876 года продалъ гвардіи поручику князю Юрію Голицыну 125,000 десятинъ казеннаго лѣса въ Архангельской губерніи. Князь Юрій Голицынъ обязанъ былъ за этотъ лѣсъ заплатить въ казну по 30 коп. за десятину. Причемъ покупная цѣна разсрочивалась князю на десять лѣтъ безъ процентовъ. Т.-е. князь Юрій Голицынъ пріобрѣталъ эти казенныя лѣса и земли въ свое потомственное владѣніе за взносъ по три копѣйки въ годъ за десятину въ продолженіи 10-ти лѣтъ. Но такъ какъ покупатель $4^1/_2$ года этихъ денегъ не вносилъ, то купчая крѣпость и не могла быть совершена.

Министръ государственныхъ имуществъ статсъ-секретарь М. Н. Островскій, желая принять мѣры къ улучшенію лѣснаго дѣла на крайнемъ сѣверѣ, призналъ необходимымъ выяснить тотъ путь, по которому должно идти лѣсное управленіе на будущее время. Съ этою цѣлію были командированы четыре довѣренныя лица въ

Архангельскую, Вологодскую и Олонецкую губерніи для собранія свѣдѣній и данныхъ, необходимыхъ для разрѣшенія вопроса.

Такса.

Ближайшее ознакомленіе съ лѣсами Архангельской губерніи повело къ измѣненію таксовыхъ цѣнъ на лѣсные матеріалы Архангельской губерніи, которыя и выразились слѣдующими цифрами:

Въ дачахъ 1-го, 2-го, 3-го и 4-го разрядовъ:

					Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.
бревно	10 арш.	7	вершк.	=	1—50	1—20	1—	—75
»	» »	8	»	=	1—90	1- 42	1—32	—95
»	12 »	7	»	=	1—90	1—52	1—25	—95
»	» »	8	»	=	2—35	1—88	1—55	1—18
					7- 65	6—02	5—12	3—83

Если положить въ среднемъ по одному бревну въ продажу съ десятины, то, безъ истощенія, дачи эти дали бы годоваго дохода:

1-й разрядъ—1 р. 91 к., 2-й—1 р. 50 к., 3-й 1 р. 28 к. и 4-й—96 к., т. е. средній доходъ—1 р. 41 к. съ десятины; капитализируя этотъ доходъ изъ 3%, какъ дѣлается при оцѣнкѣ лѣсовъ, видно, что стоимость десятины 1-го разряда равна 64 руб., 2-го разряда—50 р., 3-го разряда—43 р. и 4-го разряда—32 р. Т. е. средняя цѣна десятины сѣвернаго лѣса равна 47 р. 25 к., а не 30 копѣекъ.

По этому разсчету 7.000,000 десят. Заонежскаго края для государства стоютъ 330.750,000 руб. Нынѣ вся эта стоимость лѣса даетъ въ годъ доходу около 330,000 руб., считая со льготнымъ даровымъ отпускомъ крестьянамъ и на судостроеніе, т. е. $^1/_{10}$% съ рубля, или по $4^1/_2$ коп. съ десятины, вмѣсто 1 р. 41 к. съ десятины дохода въ годъ.

Такое втунележащее государственное богатство можно вызвать къ жизни и къ участію въ государственномъ хозяйствѣ только устройствомъ воднаго пути. Тогда каждый сортъ дерева и части этого дерева будутъ идти въ свое мѣсто. И если полная стоимость лѣса, на первую четверть вѣка, не дастъ 3%, то во всякомъ случаѣ, на 1% разсчитывать можно; т. е. съ 330 тыс. руб. годовой доходъ возростетъ до 3 милл. 330 тыс. рублей. Доходъ этотъ дачу не истощитъ и населенію не только обременителенъ не будетъ, но еще дастъ ему хорошіе заработки.

Исторія и статистика должны быть краеугольными камнями разсужденія о будущемъ.

Исторія таксы.

Въ 1843 г компанія Онежскихъ лѣсопильныхъ заводовъ ходатайствовала о разрѣшеніи заготовлять бревна 23 футовъ длиною вмѣсто 22, установленныхъ по контракту, за что предлагала увеличить цѣну на 10% за дерево. Изъ журнала Министерства Государственныхъ Имуществъ видно, что въ то время цѣна за сосновое бревно въ 8 саж. длиной и 8 верш. въ отрубѣ была: въ Архангельской губерніи 50 коп. асс. (15 коп. сер.), а въ Олонецкой отъ 71 до 163 коп. асс. (20—48 коп. сер.) *), смотря по географическому положенію дачъ, и чѣмъ ближе къ Балтійскому морю, тѣмъ дороже.

1843 г.

1853 г. Въ 1853 году такое же бревно продавалось въ казнѣ въ Олонецкой губ. отъ 30 коп. сер., а въ Архангельской—отъ 40 до 80 коп. сер., кромѣ Печорской К°, которая имѣла на Печорѣ монополію на лѣсъ, охоту и рыбу, и бревна брала по таксѣ 1810 г. **, а за брусья платила по 3 коп. за брусъ.

1859 г. Въ 1859 г. упраздненъ департаментъ корабельныхъ лѣсовъ Морскаго Министерства, управленіе съ 1853 по 1859 г. присоединено къ государственнымъ имуществамъ и такса повышена на 25%. Между прочимъ цѣна въ Петербургѣ въ это время стояла на мачтовые размѣры слѣдующая:

8 саж.	длин.	7	верш.	45 руб. сер.
»		8	»	60 »
»		9	»	85 »
»		10	»	125 »
10 саж.	длин.	9	»	225 »
»		10	»	275 » ***)

1863 г. Въ 1863 году цѣна въ Олонецкой губерніи на 8 верш. была отъ 70 к. до 1½ рубля.

По таксѣ 1877 г. такія бревна уже продаются въ Архангель-

---

*) Лѣсной Журналъ 1886 г. „Очеркъ дѣятельности лѣсной части".

**) Тамъ-же.

***) Лѣсной Журналъ 1886 г., выпускъ 6-й „Къ исторіи Русскаго Госуд. Лѣснаго Управленія". Соч. Ѳ. Арнольда, стр. 55б.

ской губерніи отъ 62 к. до 1 р. 17 коп., а въ Олонецкой губерніи отъ 84 к. до 2 р. 10 коп. *).

По таксѣ 1881 г. въ Архангельской губерніи сосновыя бревна 10 арш. 8 вершк. продаются отъ 95 до 1 р. 90 коп., а въ Олонецкой губ.—отъ 2 до 3 р. 1881 г.

Въ 1887 г. Въ Архангельской губ. такія бревна стоили 2 руб. 50 к. **), а въ Олонецкой губ.—отъ 2 р. 63 к. до 4 р. 28 к. Такъ что средняя цѣна въ обѣихъ губерніяхъ по всѣмъ разрядамъ сосноваго бревна, 10 арш. длиной и 8 верш въ отрубѣ, стоитъ 3 р. 14 коп. Изъ этого перечня видно, что въ 44 года цѣна лѣса на крайнемъ сѣверѣ Россіи поднялась съ 28 коп. до 3 р. 14 к., т. е. болѣе, чѣмъ въ одиннадцать разъ, или на 1100%, что составляетъ по 6% въ годъ. 1887 г.

Вывозъ лѣса.

Вмѣстѣ съ возвышеніемъ покупной цѣны, поднималась также цѣна на вырубку, вывозку и на выгонку лѣса. Не смотря на это двойное увеличеніе, требованіе лѣса какъ внутри, такъ и за границу не уменьшалось. Правда, рядомъ съ увеличеніемъ цѣны лѣса для отпуска за границу, уменьшался фрахтъ доставки, страховка, рискъ и удешевлялась раздѣлка товарнаго лѣса, вслѣдствіе замѣны ручнаго труда машиннымъ. Но, въ это же время, въ западныхъ государствахъ дерево вездѣ старались замѣнить чугуномъ и желѣзомъ. Такъ напр. мосты, стропилы, балки, корабли, даже телеграфные столбы дѣлали металлическіе. Требованіе лѣса росло на шпалы, для желѣзныхъ дорогъ и на подпорки въ шахтахъ, такъ какъ разработки металла и каменнаго угля разширялись въ эти послѣдніе 44 года во всѣхъ государствахъ.

Главный покупатель лѣсовъ нашего крайняго сѣвера—Англія. Ввозъ лѣса въ Англію въ 1886 году представляетъ такую таблицу ***).

Всего ввезено тесанаго	1.934,661	лодъ	на	4.632,175 ф. ст.
„ „ пиленаго	4.230,318	„	„	9.587,601 „
Въ томъ числѣ изъ Россіи 1-го—	258,857	„	„	465,805 „
2-го—	1.100,819	„	„	2.551,123 „

*) Журналъ Лѣсоводства 1884 г.

**) Г. Бѣляеву было отпущено 6000 бр. по р. Лѣтней, по таксовой цѣнѣ 1885 г

***) Заимствовано изъ Вѣстника Финанс. и Промышл. 1887 г.

Собственно изъ Сорокъ въ 1886 г. вывезено на 418,550 руб.; большая часть его была отпущена въ Англію *).

Заготовка. Въ Заонежскомъ краѣ лѣса заготовляются по всѣмъ сплавнымъ рѣкамъ, начиная отъ водораздѣла. И часто два дерева рядомъ рубятъ, и вывозятъ одно въ водный бассейнъ Онежскаго озера, на заводъ Лебедева, на р. Повѣнчанкѣ, а другое на бассейнъ р. Выгъ, чтобы сплавлять на Бѣлое море, на лѣсопильный заводъ Бѣляева въ Сорокахъ. То же самое и на бассейнахъ рѣкъ, впадающихъ въ Сегозеро; по берегамъ ихъ рубятъ и для г. Бѣлаева въ Сороки и для лѣсопильни Захарьевой на р. Кумсѣ.

Рубка и вывозка лѣса производится вдоль рѣкъ, озеръ и рѣчекъ, по которымъ можно сплавлять лѣсъ. На вырубку и вывозку обыкновенно отправляются два работника при одной лошади, берутъ съ собой лопаты, чтобы вывозить бревно изъ глубокихъ снѣговъ на дорогу. Вывозка эта трудна, занимаетъ много времени, поэтому каждый старается отыскать бревно ближе къ берегу. Старики говорятъ, что они помнятъ, какъ дальше версты отъ берега не рубили 7 и 8-вершковыя (7 и 8 вершковъ въ отрубѣ на 10 аршинахъ). Нынѣ-же приходится рубить отъ 6½ до 8 вершковъ въ 3-хъ, 4-хъ и даже 5-ти верстахъ отъ берега, такъ что болѣе двухъ разъ не съѣздить. На каждую подводу кладутъ одно или два дерева, смотря по дорогѣ и размѣрамъ бревна.

При свалкѣ этихъ деревъ на берегу рѣкъ, приказчики ихъ обмѣриваютъ и платятъ за вырубку и вывозку 7-ми-вершковаго дерева 40 и 45 коп. Если деревья толще, то 5 коп. прибавляется на каждые ½ вершка; менѣе 6½ вершковъ на сплавъ къ Бѣлому морю не принимаютъ. Поэтому 7-ми-вершковыя истощаются близъ береговъ; что-же касается до 6-ти-вершковыхъ, то по бассейнамъ Выга, Онды, Сегежа и другихъ рѣкъ такихъ деревьевъ множество, и они могли-бы всѣ идти къ Петербургскому порту, если-бы былъ каналъ на водораздѣлѣ.

Какъ выше было замѣчено, что для Захарьевскаго лѣсопильнаго завода на Кумсѣ производится выгонка съ Янгозера и другихъ мѣстъ до Сегозера, гдѣ бревна выкатываются на Масельгскій перевалъ. Черезъ этотъ перевалъ приходится перевозить этотъ лѣсъ

*) Обзоръ внѣшней торговли Россіи, Д-та Тамож. Сборовъ.

зимнимъ путемъ три версты, до сплава къ р. Кумсѣ въ бассейнъ Онежскаго озера. Перевозка эта ежегодно обходится заводу отъ 4 до 8 тыс. рублей. Для избѣжанія траты этихъ денегъ, заводъ хотѣлъ прорыть черезъ гору каналъ. Хозяинъ уполномочилъ израсходовать на каналъ 18 тыс. руб., а подрядчикъ просилъ 30 тыс. рублей, потому что приходилось каналъ раздѣлывать въ каменномъ грунтѣ. Изъ-за 12-ти тысячъ разошлись, и теперь продолжаютъ платить за гужевую перевозку до 8 тыс. руб. въ годъ.

Отпускъ лѣса.

Въ 1886 г. изъ всѣхъ лѣсничествъ Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ было отпущено:

	Бревенъ.		Дровъ куб. саж.	
	Сосновыхъ.	Еловыхъ.	Сосн. и елов.	Березов.
Семчезерское .	7940	1050	525	—
Повѣнецкое .	32512	371	819	4
Селецкое . .	12578	916	53	10
Ругозерское .	25615	—	25	—
Ребольское . .	15420	138	37	—
Тихвиноборское .	34473	8528	900	—
III Кемское .	58454	—	2007	110 за границу.
Итого .	186992	11003	3866	124

Кромѣ того, изъ всѣхъ дачъ было отпущено:

жердей .	16811 шт.	бересты . .	3 пуда
кольевъ .	8781 „	накатнику .	74 шт.
прутьевъ .	1666 куб. с.	смолы . .	1200 вед.
хворосту .	6236 „	льготнаго на судостроеніе	
фашиннику .	391 „	на 180,000 руб.	

Въ этомъ отпускѣ въ 1886 году участвовало: 1.125,104 десят. лѣса Кемскаго уѣзда и 1.551,276 дес. лѣса Повѣнецкаго уѣзда, а всего 2.676,380 десятинъ, съ которыхъ отпущено взрослаго лѣса 197,995 штукъ. По счету приходится, что съ 13½ десят. взято одно бревно. Тогда какъ безъ истощенія дачи, каждая десятина могла-бы отпускать по бревну.

Такая экономія въ отпускѣ пропадаетъ безслѣдно, даже нельзя утѣшаться и тѣмъ, что потомство воспользуется этою бережливостію. Полная зрѣлость сѣвернаго лѣса отъ 150 до 200 лѣтъ, когда

бревна достигаютъ 7, 8 и 9 вершковъ на 10 аршинахъ. Дальнѣйшее оставленіе на корнѣ быстро приводитъ къ порчѣ, и дерево дѣлается фаутнымъ (fauton—гнить, портиться). Появляется сердцевинная гниль, табачные суки, древесина раскалывается отъ центра къ окружности и по годичнымъ слоямъ, вслѣдствіе чего дерево въ распиловку негодно.

А такъ какъ въ этомъ краѣ для непиловочнаго лѣса нѣтъ требованія, то эти деревья падаютъ, и валежникъ вмѣстѣ съ вершинами вывезенныхъ бревенъ лежитъ, гніетъ и сохнетъ на почвѣ. При лѣсныхъ пожарахъ корни сырорастущихъ деревьевъ обнажаются, деревья теряютъ устойчивость и оголенныя площади должны ждать нѣсколько столѣтій, чтобы вновь облѣситься.

Нынѣ раздѣлка лѣса производится только на берегу Онежскаго озера, да въ Сорокахъ у Бѣлаго моря. Весь лѣсной промыселъ и работа на немъ ограничиваются вырубкой бревенъ, вывозкой ихъ и сгономъ до лѣсопильныхъ заводовъ. Потомъ выкатка въ штабели и затѣмъ постоянная служба и работа при лѣсопильныхъ заводахъ, доставка на корабли въ Сорокахъ и грузка на галіоты въ Онежскомъ озерѣ.

Заработокъ. При средней годовой цифрѣ всего отпуска лѣса 200,000 бревенъ, вырубка и вывозка даютъ населенію, по 40 коп. за дерево, 80,000 рублей. Сгонъ по водѣ до Кумсы и Повѣнчанки считается отъ 40 до 75 к. за бревно. Сгонъ до Бѣлаго моря черезъ Сегозеро съ разныхъ пунктовъ обходится отъ 80 к. до 1 р. за бревно, а черезъ Выгозеро отъ 60 до 70 коп. По р. Сумѣ 50 к. (13,000 бревенъ въ 1886 г.), причемъ буксировку отъ Сумъ до Сорокъ въ морскихъ кошеляхъ производитъ Бѣляевъ своимъ пароходомъ; такъ что безъ большой ошибки можно положить сгонъ лѣса по водѣ средней цѣной 65 копѣекъ за бревно. Къ этому надо прибавить устройство заборовъ, пудасовъ и запоней по 5 коп. на дерево, такъ что всего 70 коп., а за всѣ 200 тысячъ бревенъ 140,000 рублей.

Надо замѣтить, что не всѣ эти деньги достаются Заонежскому краю. Для сгона ежегодно приходитъ болѣе 300 человѣкъ съ рѣки Онеги, опытные сгонщики, отчаянные водоходцы, которые въ водяномъ пути были учителями этого края. Онежане научили выго-

зеровъ вить *серьги*, вязать *кошели* и устроивать *головы*. (Они-же, впрочемъ, научили пить вино и курить табакъ, на что жалуются старики). Онежане приходятъ ежегодно, дорого цѣнятся приказчиками и получаютъ высшую плату 5 руб. въ недѣлю на каждаго. За 7 недѣль работы выплачивается около 10 тыс. руб. на всѣхъ онежанъ.

Въ сумму 140,000 руб. входитъ харчеваніе сгонщиковъ, плата приказчикамъ и подрядчикамъ, начиная съ ихъ осмотра лѣсовъ, явки на торги, гербовыя пошлины, разъѣзды и т. д. Въ эту-же сумму входятъ торговыя права, потеря лѣса, списки долговъ за рабочими и т. д. Такъ что собственно населенію Заонежья за выгонку лѣса приходится получать половину, т. е. 70,000 рублей. Всего же за лѣсной промыселъ съ вырубкой и вывозкой до 150,000 рублей.

Изъ другихъ естественныхъ богатствъ края, черезъ который долженъ пройти Бѣломорскій каналъ, можно указать на дичь, пушной товаръ, грибы, ягоды, корьё, осина для спичекъ и бумажной массы, сѣно и, главное, рыба. Всего этого въ краѣ обильно, теперь лежитъ втуне, но при пути будетъ вывозиться въ обѣ стороны, на югъ и на сѣверъ. Разумѣется, количество всѣхъ этихъ продуктовъ ничтожно въ сравненіи съ рудой и лѣсомъ и почти не окажетъ увеличенія движенія по каналу, но эти продукты могутъ повліять на благосостояніе населенія.

Дичь безъ канала попадаетъ въ руки нѣсколькихъ скупщиковъ дешевой цѣной, потому что нѣтъ между ними конкуренціи, да и сами въ зависимости отъ трудной доставки товара до Петербурга. Дичь.

Грибы сушатся и солятся крестьянами только для себя, и совершенно не служатъ предметомъ продажи. Въ иной годъ ихъ родится очень много, но безъ воднаго пути они не могутъ лѣтомъ никуда доставляться, а зимой соленые возить нельзя. Между тѣмъ изъ Вытегры, изъ Финляндіи, Ямбурга и др. мѣстъ, гдѣ есть водный путь до Петербурга, грибы идутъ, и продаются всегда съ барышемъ. Грибы.

Ягоды. Ягоды: черника, морошка, брусника, куманика и клюква родятся въ изобиліи и вмѣстѣ съ грибами могли-бы дать заработокъ дѣтямъ, старикамъ и старухамъ; но лѣтомъ безъ водянаго пути ихъ нельзя вывозить. При капалѣ онѣ-бы пошли до Петербурга и на Николаевскую дорогу, служили-бы обмѣномъ на груши, яблоки, сухіе плоды и вообще на то, чего нѣтъ на сѣверѣ. Кромѣ того, грибы и ягоды вызвали бы промыселъ кадокъ, бочекъ, корзинъ, коробовъ и т. д.

Корье. Корьё ивовое и др. распространено по Заонежскому краю, но вывозомъ не служитъ. Между тѣмъ сухое, нетолченое ивовое корьё идетъ въ Петербургъ изъ Финляндіи и продается отъ 40 до 60 коп. пудъ. Кромѣ того, дубильныхъ веществъ, для выдѣлки кожъ, привозится изъ-за границы ежегодно болѣе чѣмъ полмилліона пудовъ. Напр. въ 1885 г. привезено 787,189 пуд. *) на 400 тыс. рублей; деньги эти могли-бы съ пользой распредѣляться среди населенія, гдѣ растетъ разныхъ сортовъ ива, и никто ее не эксплуатируетъ. Въ Кемскомъ уѣздѣ крестьяне, для выдѣлки кожи, употребляютъ корьё молодой березы и говорятъ, что оно не хуже ивоваго.

Осина. Осиновые чурбаки изъ Олонецкой губерніи въ 1886 году были отправлены за границу Гинцбургомъ. Грузили эти чурбаки на Онежскомъ озерѣ и принимали отъ 3 до 9 футовъ длиной. Требовалось безъ гнили и безъ черныхъ слоевъ; сучки допускались не болѣе одного на 5 футъ. Цѣна въ Петербургѣ 35 р. за кубъ 9×7×7 футовъ. Доставка до Петербурга отъ Вознесенья стоила 15 рублей за такую сажень. Вторая проба была той-же конторы; доставка изъ Пудожскаго уѣзда до Петербурга обошлась 1400 р. за 40 кубовъ по 12 футовъ въ сторонѣ (1728 футъ). Въ казну за дерево заплачено по 1 коп. за 1 куб. футъ. Требовались чурбаки чистые, шли они за границу на спички.

Осиноваго дерева въ Заонежьѣ довольно много и развитіе этого промысла дало-бы выгоду и казнѣ и населенію. Но, рядомъ съ выборомъ чурбаковъ для спичекъ, должно идти производство осиновой бумажной массы, на которую истирается вся здоровая и

---

*) Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1885 г.

бѣлая осина, негодная для спичекъ. Если-же рядомъ съ отборомъ чурбаковъ для спичекъ не будетъ устроено мельницъ для бумажной массы, то остатокъ отъ осины какъ валежникъ будетъ попусту гнить.

Перечнемъ естественныхъ богатствъ Заонежскаго края, указанныхъ въ этой главѣ, далеко не исчерпывается все то, что можетъ быть вызвано къ жизни устроеннымъ каналомъ. Безъ водяныхъ и лѣтнихъ путей, служащихъ къ вывозу изъ Заонежья чего-бы то ни было, нельзя предпринимать никакихъ промысловъ, чтобы съ продуктами ихъ являться конкурентами мѣстъ, прорѣзанныхъ каналами и рельсами.

ГЛАВА III.

О продуктахъ провозимыхъ по уѣздамъ. Количество ихъ. Цѣна и расходы на доставку.

Пока не будетъ устроенъ водный путь, пересѣкающій край съ юга на сѣверъ почти по меридіану, пока всѣ побочныя рѣки и озера не войдутъ въ связь съ этимъ главнымъ путемъ, до тѣхъ поръ этотъ край будетъ изолированъ отъ всего міра. Населеніе края не въ силахъ будетъ прикладывать свой трудъ къ тѣмъ промысламъ, которые выгоднѣе всего въ государственномъ хозяйствѣ. Продукты этого труда не явятся на внутренніе рынки, чтобы взамѣнъ ихъ взять хлѣбъ въ этотъ безплодный край и тѣмъ, хотя нѣсколько, убавить то перепроизводство хлѣба, которое теперь ощущается во внутреннихъ губерніяхъ Россіи.

Дороги. Въ лѣтнее время сообщеніе между жителями селеній и съ административными центрами производится по тропинкамъ пѣшкомъ и верхомъ, и по рѣкамъ и озерамъ на карбасахъ. Телѣжнаго пути въ Кемскомъ уѣздѣ совершенно не существуетъ, а въ Повѣнецкомъ уѣздѣ колесныхъ дорогъ считается 659 верстъ; такъ что въ четыреугольникѣ въ 500 верстъ отъ востока къ западу и въ 200 верстъ отъ сѣвера къ югу, существующимъ протяженіемъ всѣхъ дорогъ нельзя сдѣлать даже вписаннаго креста. Между тѣмъ на этомъ четыреугольникѣ разбросано до 600 селеній, которыя платятъ подати и сборы, отправляютъ воинскую и другія натуральныя повинности и считаются жителями культурной страны. Къ тому же изъ этихъ 659 верстъ устроенный колесный путь только одинъ: изъ Сумы черезъ Повѣнецъ въ Кяппесельгу 259 верстъ; а остальныхъ дорогъ хотя и считается 400 верстъ, но ихъ только потому называютъ дорогами, что по нимъ двигаются неприхотливые люди на крайне выносливыхъ лошадяхъ.

Для наглядности здѣсь прилагается таблица дорогъ, составленная старшимъ чиновникомъ по выдачѣ владѣнныхъ записей, дѣйств. ст. сов. М. А. Длотовскимъ.

Названіе волостей.	Верстъ. Телѣжныхъ путей.	Верховыхъ нѣтъ. тропъ.	Число селеній. По волости.	Соединен. тел. путемъ.	Верховыми тропами.	Безъ путей сообщенія.	% селеній къ общему числу. Соединен. тел. путей.	Верховыми тропами.	Безъ путей сообщенія.
Римская -	41	52	22	3	5	14	13,6	22,7	63,7
Даниловская -	23	131	33	3	7	23	9,1	21,2	69,7
Петров.-ямская	165	5	38	6	1	31	15,8	2,6	81,6
Шунгская -	138	20	145	8	137	—	5,5	94,5	—
Ругозерская -	50	118	28	2	7	19	7,1	25,0	67,9
Мяндусельск. -	86	88	35	4	9	22	11,4	25,7	62,9
Богоявленская-	134	18	43	15	2	26	35,7	4,8	59,5
Ребольская -	—	239	34	—	9	25	—	2,6	97,4
Поросъ-озерск.	20	85	26	1	5	20	3,8	19,2	77,0
Итого -	659	756	404	42	182	180	10,4	45,1	44,5

Изъ этого разсчета видно, что въ Повѣнецкомъ уѣздѣ 89% всего числа селеній лишены телѣжнаго пути, 45% лишены даже и верховыхъ тропинокъ, а въ Кемскомъ уѣздѣ и этого даже нѣтъ. При подобныхъ обстоятельствахъ обыкновенно ставится вопросъ не о развитіи промысловъ, а лишь о возможности существовать населенію.

Короткое лѣто, туманы и плохая почва обязываютъ населеніе почти полгода питаться покупнымъ хлѣбомъ, который возможно привозить только зимой. Мѣстные торговцы запасаютъ хлѣбъ и др. жизненные продукты у себя въ сельскихъ лавкахъ. Во время нужды продаютъ крестьянамъ съ большимъ барышемъ, или раздаютъ имъ въ долгъ подъ промыслы, что обходится еще дороже. Нужда втягивала крестьянъ въ раззореніе, Олонецкое земство и архангельская администрація явились на выручку и устроили склады хлѣба внутри уѣздовъ, чтобы регулировать мѣстныя цѣны. Хлѣбъ.

Въ 18 вспомогательныхъ пунктовъ Повѣнецкаго уѣзда было развезено земствомъ въ 1886 году 13,640 кулей. Кромѣ того мѣстными торговцами и лѣсопромышленниками было запасено 8,055 кулей; итого муки 195,255 пудовъ.

Въ 19 дирекціонныхъ пунктахъ Кемскаго уѣзда было запасено 63,933 пуда. Что же касается до частной заготовки въ Кемскомъ уѣздѣ, то ее усчитать нельзя, потому что каждый поморъ, имѣющій шкуну, привозитъ осенью муку изъ Архангельска, а зимой продаетъ ее изъ своего дома жителямъ.

Въ оба уѣзда приблизительно можно считать привозъ муки, крупы и овса до 1/2 милліона пудовъ и соли до 100,000 пудовъ. Мѣстныя цѣны этихъ главныхъ продуктовъ возвышаются пропорціонально разстоянію отъ центральныхъ пунктовъ и въ зависимости отъ цѣны провоза. Такъ, напр. въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, при цѣнѣ въ г. Повѣнцѣ муки 1 р 20 к. за пудъ, въ Ребольскую волость эта мука приходитъ въ 1 р. 84 к. При цѣнѣ муки въ Кеми 1 р. 20 к., въ Тихтозерскую волость она приходитъ 2 руб. за пудъ. Можно положить, что въ среднемъ зимній развозъ муки и соли обходится населенію около 30 к. за пудъ, а на 600,000 пудовъ 180,000 руб. Деньги эти хотя и остаются у населенія, но лошадей имѣетъ меньшая половина, бѣднота увеличивается.

Цифра эта, хотя и значительная, но все-таки она видна и ее вычислить можно. Есть болѣе опасное движеніе цѣнъ, зависящее прямо отъ неимѣнія пути лѣтняго подвоза, это—возвышеніе цѣны отъ неурожая. Заготовка хлѣба внутри уѣздовъ возможна только зимой. Заготовляется то количество, которое недостаетъ на продовольствіе народу отъ собственнаго урожая и только до новаго урожая. Между тѣмъ новый урожай обнаруживается въ лѣтніе мѣсяцы и, если на поляхъ надежда плоха, то каждый торопится запастись изъ складовъ рожью на посѣвъ и мукой до зимы. Мѣстные склады и лавки быстро опоражниваютъ; разбираютъ верхомъ, пѣшкомъ и на карбасахъ всѣ, кто можетъ. Запасъ лавокъ сдѣланный до конца іюля не можетъ удовлетворить до конца октября, когда установится путь черезъ болота. Вотъ въ эти-то четыре мѣсяца населеніе Заонежья находится въ полной безпомощности, и въ одну осень можетъ подорвать свое благосостояніе на десятокъ лѣтъ.

Цѣна. Въ обыкновенные, благополучные годы среднія цѣны измѣняются отъ общихъ причинъ центральныхъ русскихъ рынковъ и отъ мѣстныхъ. Колебанія цѣнъ большею частію происходятъ къ

увеличенію цѣны, т.-е къ невыгодѣ мѣстнаго населенія. Напр. по свѣдѣніямъ Архангельскаго губернскаго статистическаго комитета въ 1884 г., овесъ въ Кемскомъ поморьѣ во время навигаціи былъ 5 р. 12 к., а какъ навигація закрылась, цѣна его дошла до 9 р. 13 к. за четверть. Цѣна ржи отъ 10 р. во время навигаціи 1885 г. поднялась до 14 р. 8 коп., когда Двина замерзала. Между тѣмъ въ это время цѣна на Волгѣ и въ Рыбинскѣ падала.

Среднія справочныя цѣны по свѣдѣніямъ статистическихъ комитетовъ въ Повѣнецкомъ и Кемскомъ уѣздахъ въ 1885 г. были:

муки ржаной куль въ 9 пуд.				отъ	12	р. 54	к. до 14	р. 36 к.
ржи четверть съ кулемъ	-			—	9	13	— 12	36
ячменя четверть	-	—	—	—	8	31	— 10	72
картофеля четверикъ	-	-		—	—	34	— —	54
овса четверть	-	-	-	—	5	34	— 6	52
сѣна пудъ	-	-	-	-	—	— 31	— —	38
ведро вина	-	-	-	-	—	6 76	— 7	31
мяса пудъ	-	-	-	-	—	3 2	— 3	31
соли пудъ	-	-	-	-	—	— 40	— 1	10

Товаръ. Если къ общему количеству всѣхъ продуктовъ ввозимыхъ въ Заонежье, 600 т. пуд., приложить пеньку, желѣзо, мыло, сахаръ, керосинъ, ножевый, мануфактурный, бакалейный товары и посуду около 4,000 подводъ, т.-е. до 100 тысячъ пудовъ, тогда всѣхъ ввозныхъ товаровъ можно считать 700,000 пудовъ. Средняя цѣна за провозъ 30 к. съ пуда, а за всѣ 210,000 руб.

Рыба. Въ числѣ продуктовъ Поморья и Мурмана въ настоящее время первое мѣсто по количеству вывоза составляетъ рыба, провозимая чрезъ Олонецкую губернію во внутреннія губерніи двумя трактами: Повѣнецко-Сумскимъ и Архангельскимъ. Собственно же добываемая во внутреннихъ рѣкахъ и озерахъ Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ рыба вывозится для продажи въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ. За послѣднее десятилѣтіе въ Повѣнецкомъ уѣздѣ ловилось рыбы для вывоза отъ 4,136 п. до 8,807 пудовъ, въ Кемскомъ столько же; въ среднемъ около 13 т. пуд. въ годъ. Провозъ собственно черезъ уѣзды отъ 30 до 40 к. за пудъ; или около 4000 р.

Дичь. Дичи и шкуръ тоже провозится ничтожное количество, которое не можетъ идти въ разсчетъ серьезнаго заработка извознаго промысла населенія двухъ уѣздовъ и выручаетъ не болѣе 1,000 р. за провозъ *собственно по уѣздамъ*.

Извозъ. Извозный промыселъ съ этими продуктами помогаетъ населенію именно тѣмъ, что половина этого количества везется не только до Повѣнца и Шунги, а идетъ въ дальную дорогу: до Петербурга, Каргополя, а иногда Вологды и до другихъ мѣстъ. Въ этихъ случаяхъ подводы до Петербурга берутъ отъ 1½ до 2 руб. съ пуда, и обратно отъ Петербурга до дома отъ 80 к. до 1 р. 20 к. съ пуда.

Но весь этотъ провозъ все-таки составляетъ ничтожную цифру передъ тѣми подводами, которыя идутъ черезъ уѣзды транзитомъ съ мерзлой рыбой, промышленой въ Поморьѣ и съ рыбой, привезенной моремъ съ Мурмана.

Для извоза пріѣзжаютъ за рыбой кромѣ Кемскаго и Повѣнецкаго уѣздовъ, Каргопольскіе, Пудожскіе и Петрозаводскіе крестьяне. Изъ Кеми, Шуерѣчья, Сорокъ, Шижмы, Сумъ и Нюхчи идутъ обозы въ Финляндію, Петербургъ, Шунгу, Повѣнецъ, Каргополь и даже до Вологды. Большинство же идетъ въ Петербургъ и въ Каргополь. Центръ отправки—Сороки, откуда въ ноябрѣ и декабрѣ отправляется иногда до 400 подв. въ день. Столько же можно считать, по увѣренію мѣстныхъ промышленниковъ, и со всѣхъ остальныхъ пунктовъ поморскихъ промысловъ; такъ что въ среднемъ можно разсчитывать, что черезъ Кемскій и Повѣнецкій уѣзды во всю зиму всего рыбнаго товара прослѣдуетъ до милліона пудовъ.

Цѣна за провозъ отъ Сорокъ до Повѣнца 20 к. за пудъ. Обратно отъ Повѣнца въ Сумы и Сороки везутъ муку по 1 рублю съ куля.

Въ Повѣнецъ привозятъ: 30,000 пуд. соленой трески, цѣною въ 1 р. 20 к. за пудъ, соленой семги 4,000 пудовъ, отъ 12 до 20 р., пудъ мерзлой селедки до 30,000 п. по 2½ р. за пудъ, сайды 40,000 пуд. по 80 к. пудъ, наваги 6,000 пуд. отъ 1½ до 3 руб.; такъ что въ среднемъ до Повѣнца приходитъ 110,000 пудовъ. Товаръ этотъ частію направляется торговцами дальше; треска же

и сайда остаются до навигаціи и отправляются по Онежскому озеру. Обратно изъ Повѣнца къ Поморью идетъ пенька, цѣною 6 р., нитка для сѣтей отъ 10 до 12 р. пудъ; пшеничная мука 14 р. мѣшокъ въ 5 пудовъ; овесъ 5 р. куль, крупа 10 р. 8 пуд. куль, пшено по 2 р. пудъ, соль 3 р. куль въ 6 пудовъ, желѣзо по 2 р. 40 к. пудъ, мыло 4 р. и 5 руб. за пудъ. Всѣ эти цѣны 1886 г.; колебаніе ихъ зависитъ отъ цѣнъ покупки въ Петербургѣ и Рыбинскѣ и отъ цѣны доставки. Отъ Петербурга до Повѣнца доставка водой обходится 20 к. съ пуда, а скорая доставка на пароходахъ до 50 коп. Отъ Рыбинска до Вознесенья доставка водой была 9 к. съ пуда, и отъ Вознесенья на галіотахъ до Повѣнца 2 к. за пудъ.

Такое же количество товара провозится съ Поморья зимой и на ярмарки въ Шунгу, цѣна за провозъ на 10 к. съ пуда дороже, чѣмъ до Повѣнца.

Цѣна за провозъ отъ Сорокъ до Каргополя отъ 60 до 80 коп. за пудъ. Отъ Сорокъ до Петербурга цѣны за провозъ отъ 1½ до 2 р., а обратно берутъ отъ 80 к. до 1 р. за пудъ. Изъ Петербурга везутъ въ Поморье мануфактурный и колоніальный товары, ленъ, пеньковую нитку, желѣзо и гвозди для постройки судовъ, снасти для такелажа и парусину. Ржаную муку, крендели, крупу, горохъ, пшено, чай, кофе, цикорій, сахаръ, кожи, табакъ, стекло, посуду, свѣчи, шерсть, овчину, валеные сапоги, одежду и вообще все, что нужно для жилья, работы, пищи и домашняго обихода 50-ти-тысячнаго населенія. Заонежское населеніе все должно покупать извнѣ; фабричные и кустарные промыслы отсутствуютъ въ краѣ.

Въ зимнее время, когда установится путь, весь Заонежскій край перекрещивается довольно торными дорогами во всѣхъ направленіяхъ. Особенно битые пути идутъ въ Финляндію: въ Улеаборгъ, Каянъ, Іоэнсу, преимущественно съ рыбой. Потомъ въ Петрозаводскъ, Олонецъ, Пудожъ, Вытегру и Каргополь мимо Повѣнца; тутъ идутъ товары взадъ и впередъ. Въ извозѣ принимаютъ участіе не однѣ заонежскія лошади, но также и всѣхъ окрестныхъ уѣздовъ: Онежскаго, Пудожскаго, Петрозаводскаго и другихъ.

Общее количество прямаго и обратнаго груза трудно опредѣлить пудами, хотя губернскіе статистическіе комитеты и дѣлали эти попытки. Достаточно сказать, что изъ Пудожскаго уѣзда въ извозъ отправляется 1,070 лошадей при 609 крестьянахъ, въ Петрозаводскомъ до 1½ тыс., въ Олонецкомъ болѣе тысячи, въ Повѣнецкомъ и Кемскомъ 3 тыс. лошадей, всего можно считать до 7,000 лошадей занятыхъ извозомъ. Въ продолженіи зимы каждая лошадь можетъ сдѣлать до пяти путинъ взадъ и впередъ. Слѣдовательно, всѣ 35 тыс. подводъ, по 25 и 30 пудовъ на подводу, составятъ милліонъ пудовъ отъ Поморья на югъ. Половину этого можно считать съ юга на сѣверъ, съ обратнымъ грузомъ; словомъ, приблизительно 1½ милліона пудовъ передвигается зимнимъ постояннымъ обозомъ.

Кромѣ этого постояннаго, или промышленнаго извоза, въ зимнее время, каждый крестьянинъ дѣлаетъ одну или двѣ путины для своихъ надобностей; а чтобы дорога ему окупилась, онъ старается захватить свою или чужую кладь подъ извозъ. Такихъ случайныхъ подводъ очень много въ длинную зиму, и не будетъ большой ошибки, если одну треть грузовъ, т.-е. полмилліона положить на ихъ работу. Слѣдовательно, всего зимняго извоза, какъ мѣстнаго, такъ и трапзитнаго, можно считать 2.000,000 пудовъ.

Надо замѣтить, что не каждый годъ бываетъ удобенъ для извоза. Напр. въ 1886 г., по причинѣ теплой зимы, не только болота, но даже нѣкоторыя рѣки и озера не промерзли, возчики возвращались домой безъ гроша. Часто случается, что на талыя болота нападетъ много снѣгу, и тогда топкія мѣста лежатъ, какъ подъ шубой, не мерзнутъ и сильно вредятъ извозному промыслу.

Кромѣ Кемскаго уѣзда, по зимнему пути сообщается съ Петербургомъ, Вологдой и всей Россіей весь сѣверъ Архангельской губерніи. Съ восточной половины Бѣлаго моря идетъ товара не менѣе, чѣмъ съ западной его части. И тутъ точно также можно считать по направленію на Каргополь и Петербургъ такое же количество лошадей и такое же число обратнаго груза, т.-е. около 2 милл. пудовъ взадъ и впередъ.

Кромѣ мерзлой рыбы и дичи, для которой зимній путь необходимъ, другой всякій товаръ радъ бы избѣжать этого дорогаго, медленнаго и невѣрнаго пути. И если бы былъ каналъ отъ Сорокъ въ Повѣнецъ, то по крайней мѣрѣ, половина всего товара пошла бы водянымъ путемъ. Т.-е. изъ 4-хъ милліоновъ, два милліона прошли бы взадъ и впередъ по каналу.

ГЛАВА IV.

О настоящемъ положеніи торговаго флота.

Кемскій уѣздъ, обнимая западную половину Бѣлаго моря со многими спокойными заливами и бухтами, самой природой предназначенъ для мореходства. Впадающія въ бухты рѣки дешево доставляютъ лѣсъ для постройки судовъ. Архангельскъ и Петербургъ даютъ желѣзо, конопатку, паруса, снасти, красну, смолу и все, что потребно для судовъ. Норвегія снабжаетъ цѣпными канатами, якорями и привлекаетъ къ себѣ поморовъ выгодой мѣновой торговли. Бывшій архангельскій казенный портъ научилъ строить прочныя и красивыя суда, правильно ихъ оснащивать, беречь и чисто содержать. Мореходныя школы даютъ дѣльныхъ шкиперовъ, учатъ разбивкѣ по чертежамъ и развили вкусъ въ поморахъ къ щегольскимъ шкунамъ, клиперамъ и яхтамъ.

Кемскій уѣздъ имѣетъ половину судовъ всей Архангельской губерніи; какъ это видно изъ таблицы, заимствованной изъ отчета Архангельскаго губ. стат. комитета за 1885 годъ.

Свѣдѣнія о числѣ морскихъ судовъ, находившихся въ Архангельской губерніи въ 1885 году.

Названіе судовъ.	Арханг.	Онежскій.	Мезенскій.	Кемскій.	Кольскій.	Всего.
Шкунъ . .	69	29	22	129	4	253
Шлюпокъ . .	3	2	—	15	4	24
Клиперовъ . .	28	18	5	53	4	108
Раньшинъ . .	1	4	—	42	38	85
Кочмаръ . .	4	7	1	26	22	60
Лодей . . .	11	15	2	13	2	43
Яхтъ . . .	4	1	—	23	2	30
Листеръ-ботовъ .	210	—	—	1	8	219
Шнякъ . . .	—	49	—	554	172	775
Тройниковъ . .	—	—	—	2	5	7

Названіе судовъ.	Арханг.	Онежскій.	Мезенскій.	Кемскій.	Кольскій.	Всего.
Елъ . . .	—	—	—	6	146	152
Брамъ . . .	—	—	—	—	4	4
Пароходовъ . .	3	3	—	—	7	13
Паровыхъ барказовъ	—	—	—	—	1	1
Тендеръ . .	—	—	—	1	—	1
Шкунеръ-баркъ .	—	—	—	1	—	1
Бригъ . . .	—	—	—	1	—	1
Мореходн. карбасовъ	35	—	13	—	—	48
Романовокъ . .	—	29	—	—	—	29
Кораблей . .	1	—	—	—	—	1
Галіотъ . .	1	—	—	—	—	1
Тихвинокъ . .	5	—	—	—	—	5
Шелокъ . .	1	—	—	—	—	1
Всего .	376	117	43	867	419	1862

Отпускъ лѣса.

Въ 1882 г. разрѣшено изъ всѣхъ дачъ Кемскихъ лѣсничествъ отпускать безденежно лѣсъ на постройку судовъ, сколько потребно, лишь-бы судостроитель доказалъ, что онъ употребилъ его въ дѣло; въ противномъ случаѣ онъ платитъ попенныя по таксѣ.

Отпускъ лѣса изъ казны составляетъ большую помощь населенію; каждый строитъ то, что ему по силамъ. Львиная доля достается, разумѣется, наиболѣе состоятельнымъ, которые строятъ большія мореходныя суда, стоимостію въ 7 и 8 тыс. рублей; такихъ судовъ немного; большинство шкунъ и клиперовъ, поднимающихъ около 3 тыс. пудовъ груза, обходится отъ 2 до 3 тыс. руб.

Судостроеніе.

Длина такого судна 49 фут., ширина 14 фут. и глубина трюма 7 фут., поднимаетъ 52 тонна или около 3,000 пудовъ. Лѣсу на него надо до 400 бревенъ съ еловыми кокорами. До льготы платили за нихъ по таксѣ 80 рублей. Вырубка, вывозка и сплавъ до Сорокъ 200 руб.; кокоры 70 коп. штука, 100 кокоръ 70 руб. Плотникамъ, корелякамъ, за топорную работу давали 500 рублей. Желѣза потребно около 70 пудовъ, идетъ оно изъ Архангельска по морю, или изъ Петербурга съ обратными подводами отъ семги

или сельдей; въ Сорокахъ продается по 3 руб. 50 коп. пудъ. Кузнечная работа обходится 60 руб. Итого желѣза на 250 руб.

На такое судно надо 15 пудовъ пеньки для конопатки; для чего покупаютъ въ Архангельскѣ щипаный канатъ по 2 рубля за пудъ. За конопатку съ палубой платятъ 60 рублей. Осмолка со смолой стоитъ 10 рублей; покупается смола у кореловъ отъ 40 до 50 коп. пудъ въ Сорокахъ. Окраска судна, съ олифой и черной краской, обходится 25 рублей.

Такелажъ покупается въ Архангельскѣ по 6½ руб. пудъ. На такое судно потребно: троса 7 пудовъ, ванты и штаги 6 пуд. и бѣгучаго такелажа 10 пудовъ, а всего на 150 рублей. Блоки и юферы (*юмфара* по сороцки) продаются съ дюйма, ихъ надо на 50 рублей.

Парусины 16 концовъ по 50 аршинъ, аршинной ширины; отъ 32 до 44 фунт. въ концѣ. Идетъ изъ Петербурга; цѣна въ Сорокахъ отъ 14 до 16 р. за конецъ, всего на 240 руб. Съ шитьемъ и насадкой обходится до 300 рублей.

На такое судно надо 4 якоря: въ 10, 8, 5 и 2 пуда; покупаются они въ Норвегіи около 2 руб. за пудъ, всего на 50 руб.

Цѣпи къ 2 якорямъ по 3 звена въ 15 сажень, по 10—12 пуд. въ звенѣ; цѣна въ Нервегіи отъ 3½ до 4 руб., всего на 260 р. Тонкихъ цѣпей 20 пудовъ, въ Норвегіи 6—7 р. за пудъ, 140 р.; а всего цѣпей на 400 руб.

Средняя стоимость шитаго судна выражается въ 1680 р. Стоимость гладкаго (наборнаго) на 50% больше, т. е. 2520 руб. Если при этомъ прибавить: запасныя вещи, посуду, убранство, инструменты, печи и все, что потребно, чтобы уйти въ море, то можно считать, что такая шкуна обойдется: шитая въ 2000 рублей, а гладкая 3000 рублей.

Такое судно служитъ отъ 20 до 30 лѣтъ, смотря по постройкѣ, желѣзному скрѣпленію, содержанію его и плаванію, а также по величинѣ судна; большое меньше служитъ. Паруса служатъ отъ 3-хъ до 4-хъ лѣтъ. Бѣгучій такелажъ, лопаря, тросы и друг. служатъ 4 года, а стоячій такелажъ отъ 15 до 20 лѣтъ. Тируютъ такелажъ каждый годъ, а иногда два раза въ годъ, холодной смолой и прямо рукой.

Въ Кемскомъ уѣздѣ судовъ разнаго рода, имѣющихъ свыше десяти ластовъ вмѣстимости, внесено въ корабельные списки 810. Въ остальныхъ портахъ Бѣлаго моря и Ледовитаго океана, именно: въ Онежскомъ, Архангельскомъ, Мезенскомъ и Кольскомъ уѣздахъ числится 618; такъ что всѣхъ судовъ съ патентами большаго и малаго плаванія считается 928; въ этомъ числѣ 13 пароходовъ *).

Общая вмѣстимость 915-ти парусныхъ судовъ равна 47,580 регистровыхъ тоннъ. Среднее судно имѣетъ вмѣстимость 52 регистровыхъ тоннъ. Дабы видѣть, какъ эти суда распредѣляются, здѣсь приведена небольшая выписка изъ „Перечня судовъ коммерческаго флота“, по свѣдѣніямъ таможенъ къ 1 января 1886 г.

Суда, приписанныя въ Сорокахъ.

Названіе паруснаго судна.	Имя судохозяина.	Родъ судна.	Размѣры въ футахъ. длина.	ширина.	глубина.	Регистров. тоннъ (нетто)	№ кар. списк.	Патентъ на плаваніе.	Годъ постр.	
Поморъ	. Камбалины	рантина	60	15	7,75	46	4	Б	74	Сороки.
Шижня	. В. Елисѣевъ	шкуна	64	17	85	74	8	Б	74	Шижня.
Шижня	. Назарова	клиперъ	48	13	6	32	24	Б	70	Кем. уѣзд.
Лѣто	. Махильковы	шкуна	60	16	7,67	64,50	9	Б	74	Сумск. п.
Св. Николай	Ел. Воронова	ладья	48	12,5	6,5	29	26	Б	59	Сумск. п.
Св. Михаилъ	Ив. Толмасовъ	клиперъ	47	12,5	5,50	22	33	Б	76	Выгостр.
Шкуна	. А. Труфановъ	шкуна	73	18,5	8,33	102	49	Б	79	Шуерѣцк.
Св. Савватій	Гвоздарева	клиперъ	60	17,5	8	54	53	Б	81	Сороки.
Поморъ	. А. Круглый	шкуна	72	19,5	8,67	110	55	Б	81	Шижня.
Шуя	. Труфановы	яхта	51	15,33	7,16	45	60	Б	84	Шуерѣцк.
Поморъ-Василій	. Ив. Дудинъ	шкуна	68	18	9	72	66	Б	85	Сороки.
Полярная-Звѣзда	. Ив Головинъ	клип.	54,05	15,85	6,32	30	57	Б	78	Шуерѣцк.

*) Свѣдѣнія о стоимости судовъ собраны на мѣстѣ отъ поморовъ; а число судовъ и тоннъ взято изъ „Корабельнаго Списка“. Изд. Д-та Тамож. Сбор.

Названіе парусного судна.	Имя судохозяина.	Родъ судна.	Размѣры въ футахъ. длина.	ширина.	глубина.	Регистров. тонн(нетто)	№ кар. списк.	Патентъ на плаваніе.	Годъ постр.
Сороки.	Благодать . Сикл. Юдинъ	клиперъ	52	14,5	6,5	28	35	Б	77
Шуерѣцк.	Боцманъ . М. Труфановъ	клиперъ	48	14,5	6,25	34,5	45	Б	80
Шуерѣцк.	Венера . Марфа Труфанова	шкуна	57	15	8	54	15	Б	75
Шижня.	Веста . И. Афанасьева	шкуна	66	18,25	8,5	76	59	Б	83
Сороки.	Воля-Рай . И. Разсадкинъ	шкуна	65	17,5	9,5	94	29	Б	76
Шижня.	Желаніе . Ив. Круглый	шлюпъ	64	17	8,5	64	39	Б	78
Шуерѣцк.	Забава . Вас. Кошкинъ	яхта	52	12,25	7,17	46	61	Б	84
Сороки.	Идея Вторая А. Маторный	шкуна	66	16	8,5	52	34	Б	77
Кемь.	Клиперъ . Ос. Круглый	клиперъ	42	14	5,33	23,5	25	Б	69
Шуерѣцк.	Клиперъ . С. Галанинъ	клиперъ	46	11	7	26,5	37	Б	78
д. Сухноволокъ.	Любовь . Т. Ремягинъ	яхта	58	16	7,75	48	62	Б	84
Сумск. п.	Марія . М. Рюхинъ	клиперъ	53	13,5	7	39	36	Б	78
Шижня.	Общество Надежда . Афанасьевы	клиперъ	52	15	8	52	28	М	76
Кем. уѣзда.	Св. Ап. Петръ П. Касьяновъ	лодья	52	15	7	41	14	Б	58
				Ср. 52					

Стоимость флота.

Изъ приведенной выше стоимости постройки можно видѣть, что одинъ регистровый тоннъ обходится около 58 рублей. Постройку же всѣхъ морскихъ парусныхъ судовъ можно цѣнить въ 2.759,640 руб.

Кромѣ этихъ мореходныхъ судовъ, въ портахъ Архангельской губерніи состоитъ 934 мелкихъ промысловыхъ судовъ: шнякъ, тройниковъ, мореходныхъ карбасовъ и другихъ. Изъ этого числа въ Кемскомъ уѣздѣ состоитъ 556.

Постройка и вооруженіе этихъ мелкихъ мореходныхъ судовъ

обходится отъ 60 до 1,000 рублей. Промышленники въ Поморьѣ считаютъ необходимымъ до 500 р., чтобы снарядить шняку для промысла. Такъ что общій капиталъ для морскаго промысла на мелкихъ судахъ составитъ 467,000 р.

Собственно въ Сорокской волости этихъ мелкихъ судовъ считается 100 штукъ. Зимуютъ эти мелкія суда на Мурманѣ, домой возвращаются не болѣе 10%.

На среднее судно большаго плаванія нанимается 3 или 4 матроса, 1 кокъ и 1 кормщикъ, вмѣсто него часто самъ судохозяинъ. Въ матросы нанимаютъ кореловъ или поморовъ. Жалованье отъ 60 до 75 р. за всю навигацію, харчи хозяйскіе, одежда своя.

Матросы обязаны вооружить судно, осмолить его, нагрузить доставленнымъ товаромъ, или баластомъ. Въ баластъ идетъ песокъ и камень 1/3 груза.

Изъ Сорокъ, Кеми, Керети и друг. мѣстъ выходятъ на Мурманъ въ началѣ мая, ходъ до Рыбачьяго полуострова около 2-хъ недѣль. Маломочные судохозяева идутъ на Мурманъ и въ Норвегію; везутъ жерди, доски, колья, накатникъ, бересту, смолу, дрова, бревна и друг. дешевый товаръ. Болѣе состоятельные берутъ муку, овсяную крупу, масло, сѣно и вообще прибавляютъ болѣе дорогой товаръ. Сильные люди идутъ изъ дому съ баластомъ, заходятъ въ Архангельскъ, тамъ баластъ сгружаютъ, берутъ муку, крупу, всякій другой товаръ и везутъ на Мурманъ и въ Норвегію для продажи или для обмѣна на рыбу и на соль. Мурманъ.

Обмѣнъ въ Норвегіи производится такимъ образомъ: за 1 пудъ муки норвежцы даютъ отъ 2 1/2 до 3 пудовъ сырой трески, или отъ 3 п. до 15 пуд. сайды, а синюхи и никши даютъ отъ 4 до 10 пуд., смотря по цѣнѣ муки и по улову рыбы. Норвежскіе промышленники свою уловленную рыбу охотнѣе мѣняютъ на хлѣбъ, чѣмъ на деньги. Одинъ пудъ овсяной крупы считаютъ за 1 1/2 пуда ржаной муки. Норвегія.

Вымѣненную рыбу матросы распластываютъ, укладываютъ въ чердаки и усаливаютъ. Иногда помогаютъ норвежцы-промышленники и получаютъ за работу головы и жиръ изъ желудка.

Въ чердакахъ рыбу укладываютъ по сортамъ и по величинѣ.

Трески свѣжей считается въ двухъ пудахъ отъ 12 до 20 рыбъ; крупную треску сушатъ, и выходитъ изъ 4-хъ пудовъ сырой трески только 1 пудъ сухой. Сухая треска покупается на деньги, или за $4^1/_2$ пуда сухой трески дается куль муки въ 9-ть пудовъ. Треску въ Норвегіи сушатъ до августа; когда начинаются дожди, то ее сбираютъ на суда. Головы трески сушатъ отдѣльно, вяжутъ проволокой въ бунты и мѣняютъ на хлѣбъ. Сухія головы везутъ въ Архангельскъ, гдѣ имъ цѣна отъ 80 к. до 1 р. 20 к. за пудъ. Употребляютъ ихъ для щей почти по всей Двинѣ. Сырыя головы солятъ для дома.

Сайды свѣжей въ 2-хъ пудахъ считается отъ 16 до 20 рыбъ. Мѣняется на всякій лѣсной товаръ и на муку. Если въ рыбѣ менѣе 8 вершковъ, то она подъ именемъ *полусайды* идетъ вдвойнѣ.

Пикша въ 2-хъ пудахъ до 25 рыбъ. Мѣняется на всякій товаръ. Солится въ чердакахъ и, какъ дешевая рыба, идетъ преимущественно въ Зырянскій край и на р. Вычегду.

Палтусина покупается въ Норвегіи у промышленниковъ преимущественно за деньги, цѣна зависитъ отъ величины рыбы, попадаются до 10 пудовъ въ одной рыбѣ. Солятъ палтусину въ чердакахъ особымъ засоломъ, какъ наиболѣе цѣнную рыбу; разсортовываютъ на три разряда, по средней цѣнѣ: въ 1 р. 20 к, 2 р. 40 к. и до 6 р. за пудъ при гуртовой продажѣ.

Морскіе окуни попадаются отъ 15 и до 30 фунтовъ въ штукѣ. Мѣняютъ на всякій товаръ; въ Гамерфестѣ ихъ очень много; солятъ съ головой въ чердакахъ.

Соль. Соль для засола берутъ въ Норвегіи отъ 16 до 20 к. за пудъ. На товаръ и на муку при размѣнѣ считаютъ бочку соли 5 пуд. въ 1 р. 20 к.; если же на деньги за 1 р. бочку.

Покупную въ Норвегіи соль промышленники называютъ *шпанка*, и предпочитаютъ ее архангельской, русасовской, сереговской, ненакской и друг. русскимъ солямъ. По ихъ увѣренію, русская соль не ровна, нельзя отгадать сколько надо класть соли. Сверхъ того, русская соль иловата, мараетъ рыбу; соль войдетъ въ рыбу, а илъ мажется по мясу. Иногда русская соль слаба, и рыба киснетъ въ засолѣ, иногда эта соль горчитъ, или дыры вертитъ на

товарѣ. Если-бы шпанка продавалась вдвое дороже русской, то и тогда ее выгоднѣе брать, чѣмъ товаръ портить.

Въ Архангельскѣ шпанка 30 коп. и 35 коп. за пудъ; сереговская 25 коп. пудъ, а ненакская 19 коп.; но для семги и для хорошей рыбы берутъ шпанку, и за дешевой солью не гонятся.

При засолѣ въ чердакахъ для трески, предназначенной для Петербурга, на 100 пудовъ рыбы кладутъ отъ 25 до 30 пудовъ соли, смотря по времени и лову рыбы. Для Архангельска кладутъ 20 пудовъ соли на 100 пуд. трески, а на такое-же количество пикши и сайды кладутъ отъ 17 до 20 пудовъ соли; потому что двинскій народъ и зыряне не брезгуютъ запахомъ и кислятиной, какъ говорятъ промышленники.

Со времени учрежденія Мурманскаго пароходства сталъ распространяться засолъ рыбы въ бочкахъ-тресковкахъ по 25 пудовъ и въ боченкахъ отъ 8 до 12 пудовъ. Эти бочки и боченки пароходъ доставляетъ изъ Архангельска на Мурманъ порожними, а съ Мурмана отвозитъ ихъ въ Архангельскъ, гдѣ передаетъ по назначенію. Операція эта нѣсколько демократизировала дѣло засола рыбы; съ годами она расширяется и этимъ выводитъ мелкихъ промышленниковъ отъ полной зависимости капиталистовъ.

Промыслы.

Надо замѣтить, что поморы не выходятъ изъ нужды; они въ постоянномъ долгу у болѣе сильныхъ своихъ сосѣдей. Хлѣбъ, матеріалъ и товаръ поморы берутъ въ долгъ, чтобы во время промысловъ уплачивать рыбой, по установившейся лѣтомъ цѣнѣ. Эти отношенія вызываютъ жалобы: кредиторы говорятъ, что ихъ прижимаютъ должники, доставляя всякую дрянь, а лучшую рыбу продаютъ на сторону. Должники жалуются, въ свою очередь, на плохую цѣну и на нажимистую пріемку. Засолъ въ бочкахъ расширилъ число покупщиковъ рыбы.

Въ 1887 году Архангельская администрація, чтобы нѣсколько уменьшить постоянную задолженность кореловъ и поморовъ, испросила деньги для развитія артельнаго лова на шняхахъ. Артель изъ 4-хъ человѣкъ подъ мірское ручательство береть въ казнѣ по 120 руб. на человѣка; снаряжаетъ свою шняку, яруса и снасти, и уловъ продаетъ свободно, по становищамъ, гдѣ выгоднѣе. Первый опытъ оказался неудаченъ; недостатокъ наживки,

бури и акулы мѣшали промысламъ, такъ что 59 артелей изъ 128 человѣкъ выручили только 8,850 руб., т. е. по 150 р. на артель. Между тѣмъ организація дѣла имъ самимъ обошлась 13,000 р. *).

Съ половины мая рыба появляется въ восточной половинѣ Мурманскаго побережья; промышленники идутъ въ Териберку, Гаврилово, Лицу и другія становища, гдѣ способъ ловли и засола тотъ-же. Къ концу августа Мурманъ пустѣетъ; шняки убираются, снасти сдаются на зимовку подъ карауль лопарямъ и колонистамъ и шкуны везутъ рыбу въ Петербургъ на продажу, или въ Архангельскъ на маргаритинскую ярмарку.

Путь до Петербурга кругомъ Скандинавскаго полуострова на парусныхъ корабляхъ совершается отъ 5 недѣль до 3-хъ мѣсяцевъ. Въ 1887 г. съ Мурмана въ Петербургъ и друг. Балтійскіе порты въ обходъ Скандинавіи увезено 159,750 пудовъ рыбы и жира. Остальной уловъ 146,101 пудъ ушелъ въ Архангельскъ на ярмарку. Кромѣ того, около половины этого количества отправлено въ продолженіе лѣта на Бѣлое море, въ свои семьи и на продажу.

Общій промыселъ 1887 года можно считать въ 375,000 пудовъ: ловъ неудачный.

Цѣна мурманской рыбы въ Архангельскѣ въ полной зависимости отъ спроса ея вверхъ по Двинѣ и Вычегдѣ. Спросъ зависитъ отъ урожая хлѣба; при неурожаѣ—вся зырянская сторона и придвинское населеніе покупаютъ дешевую рыбу взамѣнъ хлѣба. Вторая причина колебанія цѣнъ на рыбу связана съ цѣною доставки вверхъ по Двинѣ. При осеннемъ мелководіи провозъ на устье Вычегды, въ Устюгъ и Вологду невозможенъ; поэтому покупщики берутъ только то, что можно распродать въ окрестностяхъ Архангельска, или что выдержитъ зимнюю перевозку. Иногда цѣны на маргаритинской ярмаркѣ падаютъ такъ, что торговцы везутъ рыбу домой въ Кемскій и Онежскій уѣзды для продовольствія мѣстныхъ жителей,—вмѣсто того, чтобы продать рыбу въ Архангельскѣ, купить муки и вести ее въ Поморье. Все это отражается въ цѣнахъ на хлѣбъ, а съ ними на здоровьѣ и на общемъ благосостояніи жителей крайняго сѣвера.

*) Олон. Губ. Вѣд. 1888 г., № 3.

Нѣсколько общихъ неудачъ послѣднихъ лѣтъ подорвали мурманскіе промыслы, а съ ними и коммерческій флотъ Бѣлаго моря. Въ 1887 году оперировало на 414 судовъ менѣе, чѣмъ въ 1886 году. Въ 1885 г. привезено было съ Мурмана въ Архангельскъ 252,555 пудовъ соленой и сушеной рыбы, и въ этотъ-же годъ изъ Норвегіи доставлено 595,857 пуд. *). Между тѣмъ въ 1885 году промыслы считались удачны.

Рядомъ съ уменьшеніемъ промысловъ на Мурманѣ нашъ торговый флотъ терпитъ невзгоды и отъ общаго строя мореходнаго дѣла; большіе пароходы стали совершенно вытѣснять парусныя суда. Прежде бѣломорскія шкуны фрахтовались подъ хлѣбъ, доски, кость и другой товаръ для вывоза за границу. Нынѣ пароходы берутъ все кромѣ кости; но на этотъ вонючій товаръ столько является конкурентовъ, среди датчанъ, шведовъ и норвежцевъ, что нашимъ и не достаетъ.

Поневолѣ нашимъ поморамъ приходится держаться за мѣновую торговлю съ Норвегіей и за каботажъ внутри Бѣлаго моря. Но, каботажу среди ничтожнаго населенія бѣломорскаго побережья тѣсно безъ выхода во внутреннія губерніи Россіи. Каналъ изъ Бѣлаго моря въ Онежское озеро расширилъ-бы его работу и довелъ-бы его до цвѣтущаго состоянія. Каботажъ.

Въ 1885 году на 1862 морскихъ судахъ Архангельской губерніи состояло экипажа:

Свѣдѣнія о численности экипажа, состоявшаго на морскихъ судахъ.

	Арханг.	Онежскій.	Мезенскій.	Кемскій.	Кольскій.	Всего.
Шкиперовъ . . .	103	29	25	314	32	503
Матросовъ . . .	439	536	147	4034	185	5341
Промышленниковъ . .	—	—	—	—	1353	1353
Капитановъ . . .	—	—	—	1	—	1
Штурмановъ . . .	53	12	3	101	—	169
Воспитанниковъ изъ шкиперскихъ курсовъ . .	—	—	—	30	—	30

*) Отчетъ Арх. губ. стат. ком.

	Архант.	Онежскій.	Мезенскій.	Кемскій.	Кольскій.	Всего.
Кормщиковъ . . .	—	128	14	—	—	142
Машинистовъ . . .	—	3	—	—	—	3
Кочегаровъ . . .	—	6	—	—	—	6
	595	714	189	4480	1570	7548

Торосовый промыселъ.

Цифрой итога, 7548 чел., далеко не выражается мореходное занятіе поморскаго населенія. Начиная съ первыхъ чиселъ марта прибрежные промышленники отправляются на морскаго звѣря. На легкихъ карбасахъ, которыхъ въ счетѣ мореходныхъ судовъ не значится, они расходятся по всему берегу Бѣлаго моря на торосовый промыселъ. По льдинамъ и протокамъ они ищутъ тюленя, зайца и нерпу; бьютъ ихъ, снимаютъ шкуру, срѣзаютъ сало, и кочуютъ 7 недѣль, иногда верстъ за 300 отъ своего дома По свѣдѣніямъ губ. стат. ком., въ 1885 году на морскаго звѣря промышляло 4443 человѣка на Терскомъ, Зимнемъ и другихъ берегахъ; кромѣ того, 20 человѣкъ било акулъ и 311 человѣкъ промышляли бѣлухъ. На промыселъ выходило 502 карбаса, и добыли 8834 кожи и 20,469 пуд. сала. Цѣна кожи 1½ рубля на 13,251 руб., а сало 1 р. 20 к. пудъ на 24,563 руб., а всего 37,814 руб. Такъ что 4774 человѣка добыли почти по 8 руб. на каждаго.

Вслѣдствіе распространенія минеральнаго смазочнаго масла и керосина требованіе на сало падаетъ, а поэтому промыселъ на морскаго звѣря дѣлается крайне невыгоднымъ; тѣмъ болѣе, что кожи и сало скупаются въ Архангельскѣ нѣсколькими лицами, которыя цѣну держатъ низкую, потому что доставка этихъ продуктовъ во внутрь Россіи затруднительна и дорога.

Новая Земля.

На Новую Землю ходятъ изъ Шуи 2 судна, изъ Кеми 4 и изъ Сумскаго посада 4. Промышляютъ тамъ моржей, бѣлухъ и нерпей; также ловятъ и солятъ гольцовъ (красная рыба въ родѣ семги, бываетъ до 20 фунт. вѣсу). Новоземельскій промыселъ оперируется на паяхъ. Каждое судно имѣетъ 30 паевъ; добыча предѣляется на три части: 2 части хозяину судна и 1 часть рабочимъ. Пай даетъ отъ 50 до 60 рублей въ лѣто. Въ прежн

время къ промыслу звѣря прилагался еще сборъ гагачьяго пуха; но, отъ безжалостнаго истребленія яицъ и птенцовъ въ гнѣздахъ, гага откочевала куда-то, такъ что теперь этотъ промыселъ мало даетъ выгоды.

Гагачій пухъ.

Гагачьимъ пухомъ занимаются жители Кандалашскаго залива, Ковды, Керети и другіе. Женщины, на карбасахъ, съ дѣвочками и мальчиками плывутъ на острова верстъ за 30 и болѣе. Обираютъ гнѣзда, птенцовъ и насиженныя яйца бросаютъ возлѣ, а свѣжія яйца берутъ съ собой и ѣдятъ. Гага несетъ 10 и 12 яицъ, которыя вкусомъ жирны, но хуже куриныхъ и крупнѣе ихъ вдвое. Собранный изъ гнѣздъ пухъ имѣетъ грязи и примѣсей до 80%; его очищаютъ руками и продаютъ около 2 руб. за фунтъ. Такой пухъ имѣетъ отъ 40 до 50% грязи, его скупаютъ промышленники, очищаютъ струной (какъ шерсть) и продаютъ въ Архангельскѣ по 6 и по 8 руб. за фунтъ. Гага замѣтно уменьшается, такъ что простые разумные люди ропщутъ, называютъ это контрабандой и рады были бы, если бы урядники запрещали сбирать пухъ не во время. Тѣ семьи, которыя сбираютъ пухъ, добываютъ его фунтовъ 5 и 10 въ лѣто, продаютъ совершенно грязный по 1 руб. за фунтъ. Постояннаго промысла не существуетъ, а если случайно женщины, которыя ловятъ треску въ Кандалухѣ, увидятъ на скалахъ много гаги, то и отправляются туда цѣлой семьей. Общее количество добытаго чистаго пуха, одинъ скупщикъ, владимірскій офеня, опредѣляетъ до 2-хъ пуд., рублей на 600; крестьяне же за него получаютъ рублей 300.

Дѣятельность флота.

Дѣятельность Бѣломорскаго торговаго флота въ торговлѣ съ Норвегіей и въ Мурманскомъ промыслѣ выражается въ слѣдующей таблицѣ, составленной Архангельскимъ губернскимъ статистическимъ комитетомъ:

	Мурманскій промыселъ.						
	Число ушедшихъ на Мурманъ.			Средняя выручка на пай.	Число отлучивш. для мѣновой торговли въ Норвегію и Арханг.		
					На судахъ.		
	Хозяевъ.	Рабочихъ мужчинъ.	Дѣтей.		Судовъ.	Хозяевъ.	Рабочихъ.
Города:							
Онега - - -	—	—	—	—	12	12	51
Кемь - - -	30	300	30	50	37	25	200
Кола - - -	29	120	24	35	2	2	8
Итого въ городахъ -	59	420	54	35—50	51	39	259
Посады:							
Неноксій - -	—	12	4	неизв.	—	—	6
Унскій - -	—	1	—	60	—	—	—
Сумскій - -	10	121	42	4	24	17	120
Итого въ посадахъ	10	134	46	40—60	24	17	126
Уѣзды:							
Архангельскій -	10	82	31	10—60	108	104	302
Мезенскій - -	1	2	1	10	16	16	87
Онежскій - -	51	410	80	35—70	23	23	71
Кемскій - -	176	1508	280	15—70	200	113	668
Кольскій - -	76	577	11	14—60	4	6	11
Всего -	383	3133	503	10—70	426	318	1524

По количеству привоза и вывоза товаровъ можно составить понятіе о сношеніяхъ съ Норвегіей изъ слѣдующихъ таблицъ.

Привозъ товаровъ изъ Норвегіи.

Наименованіе товаровъ.	Количество. Пуды.	Фунты.	На сумму Рубли	Коп
Рыба соленая и сушеная -) Сельди - - -)	—	—	702496	—
Поваренная соль - -	26338	4	7983	68
Мягкая рухлядь - -	—	—	19685	—

Наименованіе товаровъ.	Количество. Пуды.	Фунты.	На сумму. Рубли.	Коп.
Жиръ китовый и рыбій -	—	—	7025	—
Камни водопропускательные -	5284	6	4618	—
Шкуры невыдѣланныя - -	—	—	5982	—
Кофе въ зернахъ - -	—	—	1660	—
Виноградныя вина и хлѣбные спирные напитки - -	—	—	1846	—
Разнаго рода товары - -	—	—	3474	95
Итого -	—	—	754775	63

Вывозъ товаровъ въ Норвегію:

Наименованіе товаровъ.	Количество. Пуды.	Фунты.	На сумму. Рубли.	Коп.
Хлѣбные товары - -	379229	—	384091	80
Лѣсной товаръ - -	—	—	454474	7
Мясо - - - -	8595	—	25773	—
Коровье масло - - -	2197	—	17224	—
Веревки и канаты - -	3512	—	26822	—
Разнаго рода товары - -	—	—	4837	50
Итого -	—	—	913221	2

Средоточіемъ каботажной торговли служитъ Архангельскъ. Изъ мѣстностей, съ которыми онъ велъ торговлю въ 1885 году, главную роль игралъ Мурманскій берегъ; на него отпущено было товару 162,500 пудовъ, на сумму 86,564 руб. Главную массу составляетъ лѣсной товаръ, строительный матеріалъ и хлѣбъ.

Привезено съ Мурмана 263,000 пуд. на сумму 256,398 ру й Такъ что общее движеніе привоза и вывоза равно 425,500 п д, на сумму 342,962 руб.

На Новую Землю было въ 1885 году отправлено 100 пудовъ хлѣба на 100 руб. и на 50 руб. лѣснаго товара, до 5000 пуд. Итого 5100 пуд., на 150 руб.

Привезено съ Новой Земли 6010 пуд. товара, на 14,862 рубля; слѣдовательно обмѣнъ былъ: 11,110 пуд. на 15,012 руб.

Собственно-же внутренній каботажъ Бѣлаго моря, безъ Мурмана и Новой Земли, выражается въ перевозкѣ моремъ изъ Архангель-

ска въ города и посады Архангельской губерніи 1.556,000 пуд., на сумму 572,408 руб. и въ привозѣ изъ нихъ въ Архангельскъ 84,963 пуда товара, на 66,441 руб. Такъ что обмѣнъ моремъ равенъ 1.640,963 пуд. на 638,849 руб.

Въ разныя береговыя селенія, лежащія на Бѣломъ морѣ, было отправлено изъ Архангельска: 476,608 пуд. на 568,817 рублей. Изъ разныхъ же селеній въ Архангельскъ каботажъ доставилъ 181,595 пуд. на 201,246 рублей. Т. е. обмѣнъ выразился въ 658,203 пуда товара, на 770,063 руб.

Общій-же обмѣнъ товаровъ по привозу и вывозу изъ Архангельска черезъ каботажъ равенъ 2.735,776 пудамъ, на 1.766,886 рублей *).

Изъ этого перечня видно, что годовая дѣятельность Бѣломорскаго торговаго флота въ 1885 г., по привозу и вывозу, была слѣдующая:

Съ	Норвегіей -	-	2.583,721 п.	на	1.697,995 р.
„	Мурманомъ -	-	425,500 „	„	342,962 „
„	Новой Землей	-	11,110 „	„	15,012 „
„	городами и посад.	-	1.640,963 „	„	638,849 „
„	селеніями -	-	658,203 „	„	770,063 „
	Итого	-	5.319,497 п.	на	3.464,881 р.

Сюда не вошли тѣ сношенія между городами, посадами и селеніями, которыя производятся помимо Архангельска. Свѣдѣнія объ нихъ собрать также трудно, какъ прослѣдить всю зимнюю ѣзду на лошадяхъ по всѣмъ проселкамъ. Но такъ какъ взаимный обмѣнъ товаровъ между прибрежными селеніями преимущественно производится на мелкихъ морскихъ судахъ, которые не входятъ въ корабельные списки, то оставляя эту дѣятельность безъ точныхъ цифровыхъ опредѣленій, даемъ ей общій характеръ.

По неимѣнію лѣтнихъ дорогъ въ Поморьѣ, всѣ сношенія производятся на пароходахъ и карбасахъ. Проѣзды чиновниковъ, почты, богомольцевъ, всѣ сношенія торговыхъ людей, закупки товаровъ и продовольствія въ лавкахъ и т. д., все это произво

*) Подробности этого движенія заимствованы изъ таблицъ Архан губ. стат. комитета.

дится на мелкихъ судахъ. Словомъ, пятидесяти-тысячное населеніе весь свой ежедневный обиходъ совершаетъ черезъ плаваніе. При самыхъ скромныхъ разсчетахъ, если ихъ себѣ дозволить, то цифра пудовъ дойдетъ до милліона.

Достаточно привести количества пудовъ обмѣна между немногими пунктами, въ которые заходятъ срочные пароходы Архангельско-Мурманскаго товарищества. Изъ вѣдомости грузамъ, перевезеннымъ по Бѣломорской линіи въ навигацію 1885 г. видно, что только между 12-ю береговыми городами, посадами и селеніями перевезено 38,875 п. Между тѣмъ пароходамъ ввѣряется только болѣе цѣнный грузъ, который составляетъ ничтожную часть среди бѣднаго крестьянскаго населенія. Тяжелый и дешевый грузъ, напр. соль, кирпичи, строительный матеріалъ и др., всякій возитъ самъ, или на дешевыхъ шняхъ, и можно полагать, что милліонъ пудовъ не будетъ преувеличенной цифрой.

Если же взять число грузовъ только записанныхъ и перевезенныхъ на судахъ, внесенныхъ въ таможенные корабельные списки, то видимъ: 915 парусныхъ судовъ, которыхъ общая вмѣстимость равна 47,580 регистр. тоннъ, или 2.854,800 п. (по 60 п. въ тоннѣ) перевезли въ 160 навигаціонныхъ дней 5.319,387 п. Между тѣмъ, если бы эти всѣ суда только взадъ и впередъ прошли съ полнымъ грузомъ, т. е. если бы каждое судно въ 80 дней сдѣлало-бы только одинъ ничтожный переходъ, то всѣ 915 судовъ перевезли бы 5.709,600 п. Слѣдовательно 400 тыс. пуд. не достаетъ, чтобы сдѣлать всѣмъ судамъ по обратному рейсу.

Провозная плата по Бѣлому морю и Мурману отъ 2 коп. до 10 к. съ пуда. Высшая цѣна берется весной изъ Сорокъ въ Норвегію съ мукой, но нанимаютъ мало; каждый везетъ на своей шкунѣ. Изъ Сорокской волости, безъ захода въ Архангельскъ, доставляется въ Норвегію 50,000 п. муки; изъ нихъ наймомъ отвозится едва $^1/_{10}$ часть. По словамъ мѣстныхъ судохозяевъ, для отправки судна въ Норвегію и Мурманъ на промыслы, приходится все обратить въ деньги, набрать товару и захватить, что только можно, въ долгъ, чтобы судно не шло пустое.

Вообще жалуются на тѣсноту въ Бѣломъ морѣ для существующаго количества судовъ и на ничтожество капиталовъ въ Архан-

гельскѣ. Ожиданіе канала оживляетъ предпріимчивость поморовъ, они крѣпко держатся за свое море и ждутъ лучшихъ дней.

Долгій періодъ архангельскаго военнаго флота внесъ въ Поморье много хорошихъ обычаевъ. Чистота и порядокъ перенесены поморами съ кораблей въ свои дома, которые моются по всѣмъ закоулкамъ каждую недѣлю, а невзгоды морской жизни пріучили всѣ семьи твердо переносить лишенія. Воровство здѣсь рѣдко, и не оправдывается бѣдностью; самопомощь и общественная дѣятельность въ селеніяхъ много выше противъ внутреннихъ губерній. Можно объяснить это развитіе общественности отсутствіемъ крѣпостнаго права въ краѣ и братствомъ разныхъ сектъ, но большая доля видна во вліяніи суровой морской жизни.

Онежскій флотъ.

Съ южной стороны, куда примкнетъ каналъ, т.-е. на Онежскомъ озерѣ, суда и весь водяной промыселъ то же ждутъ простора. Озерныя галіоты, гуккары, яхты и соймы могли-бы прямо стать морскими судами и проходить хоть на Мурманъ, не только въ Архангельскъ. Точно также и бѣломорскія шкуны могли-бы черезъ каналъ проходить въ Петербургъ, Выборгъ, Ригу, Любекъ и друг. мѣста Балтійскаго моря.

Въ Олонецкой губерніи рѣчныхъ и озерныхъ судовъ считается 611, у 380 владѣльцевъ *). Предметами сплава на судахъ служатъ: хлѣбъ, дрова, тесъ, чугунъ, мраморъ, известь, глина, мѣлъ, охра, чернядь, рыба, скотъ, сѣно и всякіе сельско-хозяйственные продукты.

Главный представитель озернаго судоходства есть *ал.* ъ. Это типъ судна вывезеннаго Петромъ Великимъ изъ Г л андіи. Галліотъ строится изъ сосноваго лѣса, длина отъ 80 до 100 футовъ, ширина до 35 фут., сидитъ въ водѣ до 10—12 футовъ и поднимаетъ до 20,000 п. груза. Цѣнность постройки съ оснасткою и якорями до 10,000 руб. Вооруженъ двумя мачтами и бушпритомъ; команды требуетъ 5—6 человѣкъ. Онъ плоскодонный, лавировать круто не можетъ, при хорошихъ обстолтельствахъ идетъ подъ парусами до 10 верстъ въ часъ.

*) Олон. Сборн. 1886 г. Изд. Олон. губ. стат ком., подъ ред. секретаря А. Иванова.

Гуккаръ, *бригъ*, *даникотъ* и *яхта* строятся изъ сосны до 140 фут. длины, до 31 фут. ширины; поднимаютъ до 40,000 пудовъ груза, стоимость постройки до 9,000 руб. Отличаются между собой по вооруженію и парусности.

Сойма, старый русскій типъ, во времена Новгородской республики ходила до ганзейскихъ городовъ. Длина ея до 70 футовъ, ширина до 16 фут., углубленіе до 6; грузу береть до 1,500 пуд., стоимость постройки до 1,200 руб. Въ 1876 г. въ Олонецкомъ уѣздѣ строилось два типа соймъ: *лаймовыя* или *озерныя* и *живорыбныя*.

Живорыбныя соймы длиною до 45 фут., шириною до 19 фут., вмѣстимостію до 3,000 пудовъ, стоимость до 300 рублей. Это удалой типъ, сшитъ можевеловыми вичками; средина судна съ прорѣзями для воды, куда напущена живая рыба, а носъ и корма въ родѣ воздушныхъ ящиковъ; двѣ мачты, косыя паруса, лавируетъ хорошо, ходитъ быстро, и при осуществленіи Бѣломорско-Онежскаго канала дастъ неоцѣнимыя услуги.

Затѣмъ идутъ: *тихвинки*, *полумодки*, *баржи*, *барки*, *полубарки*, *паузки*, *боты* и т. д.; мастера ихъ строятъ безъ всякихъ чертежей, руководствуясь лишь навыкомъ, усовершенствованія идутъ медленно. Мѣсячная плата мастерамъ до 70 р. въ мѣсяцъ, сподручнымъ до 25 р., а рабочимъ 4—5 руб. въ недѣлю. Навигація на озерѣ продолжается 180 дней.

Фрахты: 1) За перевозку *досокъ* за 1,000 дюймовъ, отъ Повѣнца до Вознесенья 20 р., до Кронштадта 80 р.

2) За перевозку *дровъ* до Петербурга за куб. саж. 7—10 руб.

3) За *сухую треску* отъ Повѣнца до Петербурга 15 к. съ пуда.

4) За перевозку *хлѣба* отъ Вознесенья до Повѣнца 1—2 коп. съ пуда.

5) За провозъ *льна* 30 коп. съ пуда.

6) Пассажировъ отъ Вознесенья до Повѣнца набираютъ по 1 р.

Число экипажа отъ 3 до 8 человѣкъ. Плата шкиперу въ лѣто до 200 руб. на хозяйскомъ содержаніи. Матросамъ на большихъ судахъ отъ 75 до 120 руб., а на малыхъ отъ 50 до 75 руб. По общимъ отзывамъ суда заработываютъ въ навигацію:

Галліотъ и гуккаръ — 500—1000 руб.

Полулодка	-	-	-	400—900 р.
Тихвинка	-	-	-	150—800 „
Сойма	-	-	-	50—400 „

Число рейсовъ: отъ Повѣнца до Вознесенья отъ 3 до 5; до Петербурга 2, до Кронштадта 1. Съ хлѣбомъ отъ Вознесенья до Повѣнца 2 рейса; соймы дѣлаютъ до 5 рейсовъ.

Озерному флоту еще тѣснѣе, чѣмъ Бѣломорскому, Свирь и Кошка мѣшаютъ большимъ судамъ проходить въ Неву, а неимѣніе выхода въ Бѣлое море отнимаетъ у флота возможность совершать длинные рейсы безъ перегрузки. Если-бы былъ 9-ти-футовой глубины каналъ съ соотвѣтствующимъ углубленіемъ мелководныхъ частей Свири и Кошки, то всѣ торговыя суда до 9-ти футъ осадки разширили бы районъ своего плаванія отъ Либавы до Архангельска. Тогда всѣ каботажныя суда Финскаго залива и Балтійскаго моря, всѣ суда Ладожскаго и Онежскаго озеръ и всѣ шкуны и яхты Бѣлаго моря составили-бы одинъ внутренній и каботажный флотъ. Масса судовъ ищущихъ работы создала-бы конкуренцію, понизила-бы провозную плату, а это отразилось-бы на уравненіи цѣнъ продуктовъ и оживляло-бы обмѣнъ. Безъ канала весь этотъ перевозочный флотъ полгода зимуетъ, а половину лѣта стоитъ безъ дѣла и поджидаетъ работы.

Если же Правительство, по ограниченности средствъ, встрѣтитъ затрудненіе одновременно съ устройствомъ Бѣломорскаго канала приступить къ углубленію мелководныхъ частей рѣкъ Свири и Невы, то особеннаго препятствія въ движеніи судовъ все-таки не можетъ быть.—Уже нѣсколько лѣтъ постепенно приводится въ исполненіе проэктъ по улучшенію рѣки Свири на счетъ ежегодно отпускаемыхъ вѣдомствомъ путей сообщенія средствъ и, въ случаѣ устройства Бѣломорскаго канала, поморскимъ и озернымъ судамъ, имѣющимъ съ грузомъ осадку 7 футъ, по мнѣнію покоинаго начальника Вытегорскаго округа путей сообщенія Эидригевича, предоставляется возможность слѣдовать, при обыкновенной водѣ рѣкою Свирью и Ладожскимъ озеромъ до С.-Петербурга безъ перегрузки, и только при незначительномъ спадѣ воды пришлось-бы нѣсколько облегчать грузъ.

ЧАСТЬ II.

БУДУЩЕЕ КАНАЛА.

ГЛАВА I.

Предполагаемый привозъ товаровъ по каналу (сверхъ нынѣ доставляемыхъ) для мѣстнаго потребленія Бѣломорскаго края и для отпуска за границу.

Со времени распространенія желѣзныхъ дорогъ въ государствахъ всего міра водяные пути отодвинулись на второй планъ. О каналахъ забыли и въ судоходныя рѣки перестали вкладывать капиталы для улучшенія фарватеровъ. Общій подъемъ жизненныхъ потребностей вызвалъ массу грузовъ для передвиженія, развилъ международную конкуренцію и заставилъ вспомнить о дешевыхъ водныхъ путяхъ. Пятнадцать лѣтъ назадъ, сперва Европа, а потомъ и мы, стали строго сортовать товары: на выносящіе желѣзно-дорожные тарифы и на не выносящіе его. Это время совпало съ назначеніемъ министромъ путей сообщенія генералъ-адъютанта К. Н. Посьета, моряка, умѣющаго цѣнить водяныя системы, и въ рѣкахъ Европейской Россіи закипѣла работа.

Вопросъ о каналѣ.

Но жизнь крайняго сѣвера и Заонежья продолжала влачить свой дореформенный строй. Рудныя и лѣсныя богатства не считались важными; ничтожное населеніе не вызывало заботъ о себѣ и край оставался въ томъ положеніи, какъ его засталъ Царь Петръ Великій. Такъ шло дѣло пока не окрѣпло земство Олонецкой губерніи. Вставши на ноги, оно воспользовалось призывомъ Монарха пещись о краѣ, завело правильное продовольствіе, ученье, лѣченье и начало строгое изслѣдованіе нуждъ населенія.

Зная, что безъ устройства путей промыслы не могутъ развиваться, земство устроило дорогу къ Бѣлому морю и подняло вопросъ о каналѣ.

Маріинскій путь, для соединенія Каспійскаго моря съ Балтійскимъ, пересѣкъ водораздѣлъ высотою въ 500 футовъ надъ океаномъ. Предполагаемый Онежско-Бѣломорскій каналъ, чтобы соединить всѣ три моря, имѣетъ пересѣчь отрогъ этого же водораздѣла только на высотѣ 294 футовъ. При проектѣ Маріинскаго пути не ожидали десятой доли того благотворнаго вліянія, которое отразилось на всемъ государствѣ. Точно того же надо ждать и отъ новаго Онежско-Бѣломорскаго канала.

Хлѣбъ. Изъ статистическихъ выводовъ объ урожаѣ хлѣбовъ въ 1886 г. (лучшемъ изъ всѣхъ предъидущихъ лѣтъ) по уѣздамъ Повѣнецкому, Кемскому и Кольскому видно, что въ покупномъ хлѣбѣ нуждаются всѣ три уѣзда и, судя по изложеннымъ въ изслѣдованіи даннымъ, на продовольствіе населенія и на прокормъ домашнихъ животныхъ для вышеуказанныхъ трехъ уѣздовъ нужно покупнаго хлѣба (разнаго сорта) 1.625,628 пудовъ. Такъ какъ жители западной части Повѣнецкаго уѣзда пріобрѣтаемый покупкою хлѣбъ будутъ доставлять или прямо изъ Петрозаводска, Повѣнца, или изъ прилегающихъ пограничныхъ селеній Петрозаводскаго уѣзда по грунтовымъ дорогамъ, а не по каналу, то изъ общаго количества покупнаго хлѣба слѣдуетъ исключить 625,628 пудовъ. Остальная затѣмъ часть покупнаго хлѣба 1.000,000 пуд. будетъ каждогодно отправляться чрезъ каналъ въ сѣверныя части Повѣнецкаго уѣзда Олонецкой губерніи и въ Кемскій и Кольскій уѣзды Архангельской губерніи. Поэтому къ значущимся въ изслѣдованіи, нынѣ провозимымъ въ Повѣнецкій и Кемскій уѣзды 500,000 пудамъ хлѣбныхъ продуктовъ, слѣдуетъ прибавить еще 500,000 пудовъ, что составитъ 1.000,000 пудовъ груза хлѣба для продовольствія населенія трехъ уѣздовъ.

Товарно-пассажирск. движеніе въ Соловецкій мон. и Бѣломорск. край. На проектируемомъ пути въ первые же годы откроется правильное пассажирско-грузовое движеніе пароходовъ, которые уже имѣетъ въ готовности Соловецкій монастырь. Вновь построенный винтовой пароходъ „Михаилъ-Архангелъ“, какъ имѣющій осадку 8 футъ, вполнѣ будетъ удобенъ для совершенія очередныхъ рей-

совъ отъ Повѣнца до Соловецкаго монастыря. Обитель Соловецкая воспользуется постояннымъ, скорымъ и удобнымъ сообщеніемъ съ Петербургомъ, откуда будутъ доставляться въ нее предметы фабричной промышленности, овощные, колоніальные и бакалейные товары. Потребности монастыря въ означенныхъ продуктахъ громадны, въ настоящее время простираются до 70,000 пудовъ. Хлѣбъ для монастыря будутъ провозить отъ Маріинской системы.

Съ осуществленіемъ настоящаго предпріятія для соловецкихъ богомольцевъ изъ С.-Петербурга и другихъ мѣстъ внутренней Россіи откроется самый ближайшій и скорый путь въ знаменитую обитель чрезъ г. Повѣнецъ и Сороки. Скорость и удобство этого пути отразятся на увеличеніи числа богомольцевъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что тогда богомольцы изъ среднихъ губерній не будутъ дѣлать дорогаго, томительнаго и продолжительнаго путешествія въ монастырь чрезъ Вологду, по Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ, а предпочтутъ его путешествію по желѣзной дорогѣ до С.-Петербурга и оттуда на пароходахъ до монастыря. На весь этотъ путь потребуется 4—5 дней въ одну сторону. Основываясь на изложенныхъ соображеніяхъ, можно полагать, что $^{2}/_{3}$ изъ общаго числа (около 14,000) богомольцевъ, или 9,000 человѣкъ, проѣдутъ въ монастырь по проектируемому пути.

Независимо сего, съ постепеннымъ развитіемъ промышленности и торговли на Сѣверѣ, будетъ туда наплывъ рабочихъ, ремесленниковъ и торговцевъ. Какъ извѣстно, мѣстное сельское хозяйство не обезпечиваетъ земледѣльцевъ Олонецкой губерніи; нынѣ изъ рѣдкой семьи одинъ работникъ не отправляется на лѣто промышлять на уплату податей и на домашнее подспорье; между отхожими рабочими есть стекольщики, каменьщики, кузнецы, столяры, опытные шкиперы и т. п. Всѣ они найдутъ подходящія работы на Сѣверѣ и для путешествія туда и обратно воспользуются новымъ сообщеніемъ на пароходахъ по Бѣломорскому каналу. Соображаясь съ нынѣшними торговыми сношеніями Сѣвера съ столицами и другими внутренними губерніями, не будетъ преувеличено, если сказать, что кромѣ богомольцевъ на пароходахъ проѣдетъ по каналу до 10,000 человѣкъ пассажировъ. Слѣдова-

тельно, въ оба конца, съ богомольцами есть основаніе разсчитывать на 38,000 пассажировъ.

Изъ собранныхъ Олонецкимъ губернскимъ статистическимъ комитетомъ свѣдѣній видно, что архангельскіе торговцы въ 1887 г. отправили въ Архангельскъ чрезъ Вытегру и Каргополь хлѣба въ зернѣ и мукѣ, вина и спирта, суровскихъ, бакалейныхъ и прочихъ товаровъ и желѣзныхъ издѣлій до 170,000 пудовъ. Доставка этихъ товаровъ изъ Вытегры до Каргополя производилась грунтовою дорогою 222 версты, а изъ Каргополя 135,000 пудовъ отправлено далѣе рѣкою Онегою, а 35,000 пуд. почтовою дорогою, имѣющею протяженіе 454 версты.

Подобная транспортировка клади слишкомъ возвышаетъ цѣну. Чтобы избѣгнуть затрудненій при такой сухопутной перевозкѣ, нѣкоторые изъ архангельскихъ торговцевъ, пытались отправить эти товары отъ Вознесенья на Повѣнецъ, отсюда почтовою дорогою до Сумскаго-Посада, а затѣмъ уже водою до Архангельска. Провозъ товаровъ этимъ путемъ имъ обошелся въ ту же стоимость, что и чрезъ Вытегру и Каргополь.

Вслѣдствіе затруднительности торговыхъ сношеній С.-Петербурга чрезъ Олонецкую губернію, большая часть произведеній архангельскими торговцами покупается въ Москвѣ и отправляется на Ярославль и Вологду, а оттуда по Сухонѣ и Двинѣ въ Архангельскъ. Насколько транспортировка товара этимъ послѣднимъ водянымъ путемъ неудобна, доказываетъ то, что въ послѣднее время въ Архангельскъ товары отправляются изъ С.-Петербурга въ обходъ Скандинавіи на пароходахъ, принадлежащихъ товариществу Бѣломорско-Мурманскаго пароходства. Къ началу навигаціи прошлаго лѣта предложеніе къ отправкѣ морскимъ путемъ въ Архангельскій портъ петербургскихъ и московскихъ фабричныхъ произведеній и другихъ товаровъ оказалось такъ велико, что пароходъ „Владиміръ" могъ принять ихъ только незначительную часть, а для перевозки остальнаго груза правленіе названнаго товарищества вынуждено было зафрахтовать большой германскій пароходъ.

Приведенныя данныя достаточно выясняютъ, какое значеніе будетъ имѣть для Архангельска Бѣломорско-Онежскій каналъ.

Всѣ покупаемые нынѣ для Архангельска въ Москвѣ и С.-Петербургѣ товары будутъ отправлены чрезъ Олонецкую губернію по сокращенному, удобному и дешевому пути, что неминуемо увеличитъ количество грузовъ въ громадныхъ размѣрахъ. Опредѣленіе ихъ въ цифрахъ, въ виду очевидной дѣйствительности, едва-ли нужно,—и во всякомъ случаѣ до 300,000 пудовъ будетъ отправлено разнаго товара въ Архангельскъ, сверхъ провозимыхъ нынѣ по Олонецкой губерніи.

Привозъ продуктовъ взамѣнъ заграничн.

Изъ продуктовъ, которые, можно предполагать, пойдутъ по Бѣломорскому каналу въ оба направленія, сверхъ провозимыхъ при существующихъ путяхъ, можно разсчитывать, что изъ тѣхъ полутора милліоновъ пудовъ, которые привозятся въ Бѣлое море изъза границы, одна треть взамѣнъ ихъ пойдетъ изъ Россіи.

Нынѣ въ Бѣлое море изъ-за границы привозится *):

Товары.	Пуды.	Рубли.
Кукуруза и рисъ . . .	46118	49382
Поваренная соль . . .	225000	18765
Фрукты свѣжіе и сухіе . .	942	3788
Кофе въ зернахъ . . .	400	6052
Виноградныя вина, портеръ, пиво, ромъ и различныя воды . . .	6000	33169
Рыба сушеная и соленая, сельди соленыя .	6855	13585
Кожи выдѣланныя . . .	88	5000
Цементъ . . .	3906	2450
Масло оливковое . . .	6120	38476
„ кокосовое . . .	103	1300
Каменный уголь . . .	288987	26029
Свинецъ . . .	416	1650
Керосинъ . . .	5423	7600
Желѣзо полосовое . . .	872	1750
Краски и красильныя вещества .	1566	9795
Натръ и кали . . .	4265	6065
Машины и аппараты . .	3000	16521
Суда въ цѣломъ видѣ (7 штукъ) .	—	17501

*) Обзоръ внѣшней торговли за 1885 г. Изд. д-та тамож. сборовъ и отчетъ Архангельск. губ. стат. ком. за 1885 г.

Товары.	Пуды.	Рубли.
Мягкая рухлядь . . .	11	2308
Издѣлія гончарныя, стеклянныя, мѣдныя, чугунныя, желѣзныя, стальныя и британ. металла . . .	40000	41740
Камни водопропускательные . .	3501	4580
Разнаго рода товары . .	12000	12067
Всего . .	655573	319645

Кромѣ того, изъ Норвегіи—737,514 пудовъ (См. ч. I). Итого 1.393,087 пудовъ, да готовыхъ судовъ на 17,501 руб., 306 тоннъ, или 18,360 пудовъ, а всего 1.411,440 пудовъ.

Кукуруза. Изъ таможеннаго отчета видно, что въ Бѣлое море привезено кукурузы 43,857 пудовъ. Ее привозятъ для винокуренія въ Архангельскъ. Смѣло можно ждать, что при открытіи прямаго воднаго пути изъ Рыбинска на Вытегру, Повѣнецъ и Сороки, кукуруза не въ силахъ будетъ конкурировать съ нашей рожью для вина; кукуруза пойдетъ для скота, а рожь на вино.

Рисъ. Точно также заграничный обдѣланный рисъ 2261 пуд. будетъ вытѣсненъ закавказскимъ рисомъ, или персидскимъ рисомъ внутренней полировки.

Фрукты. Свѣжіе и сухіе фрукты будутъ, въ большинствѣ случаевъ, замѣнены русскими.

Лѣсные орѣхи, 378 пуд. (по том. отч.), будутъ привозиться съ Кавказа и изъ Россіи.

Вино. Виноградныя вина тоже самое.

Кожи. Выдѣланныя кожи, цементъ и многія растительныя масла будутъ русскія.

Масло кокосовое. *Масло кокосовое* идетъ на мыло и внутри Россіи замѣняется масломъ русскаго приготовленія изъ кокосовой *копры*, которая привозится съ австралійскихъ острововъ.

Керосинъ. *Керосинъ* американскій уже вездѣ вытѣсненъ, гдѣ есть устроенные пути.

Краски. Машины. *Краски*, *натръ*, *кали*, *машины* и *аппараты* въ большинствѣ случаевъ могутъ быть замѣнены русскими при дешевой доставкѣ.

Суда. *Суда въ цѣломъ видѣ*, въ виду настойчивыхъ покровительствен

ныхъ пошлинъ, будутъ строиться въ Россіи и для нихъ водный путь наиболѣе необходимъ.

Что же касается до *гончарныхъ, стеклянныхъ* и другихъ издѣлій, то и сомнѣній нѣтъ, что всѣ они пойдутъ каналомъ. Посуда.

Поваренная соль, привозимая въ количествѣ 250,000 пудовъ, мѣстной сѣверной солью для засола рыбы замѣнена быть не можетъ, потому что мѣстная соль иловата и имѣетъ ѣдкія примѣси. Но эта привозная заграничная соль современемъ будетъ вытѣснена Пермской и Баскунчакской солью. Въ 1887 г. пермская соль въ Вытегру приходила на 26 коп. пудъ; при Бѣломорскомъ каналѣ она можетъ дойти до Сорокъ на 36 коп., и тогда, при свободной конкуренціи, она вытѣснитъ *шпанку*, которой достоинство не лучше. Соль.

До сего времени пермская, елтонская и баскунчакская соль сѣвернѣе Вологды не поднималась. Въ этомъ пунктѣ она сталкивалась съ солью заводовъ: сереговскаго, тотемскаго, леденскаго (отъ Тотьмы 40 верстъ къ Никольскому) и др. До прихода южной соли съ Волги, цѣна сѣверной соли въ Вологдѣ держится отъ 28 до 40 коп. за пудъ, и съ первыми вагонами пермской соли, эта цѣна падаетъ на 25 и на 23 коп. за пудъ. Потребители соль сѣверныхъ варницъ не одобряютъ, говорятъ, что она неодинакова, легко переложить или недоложить. Въ обоихъ случаяхъ товаръ портится, поэтому жители употребляютъ ее въ пищу, для засола домашней капусты и для грибовъ; но для заготовки рыбы и мяса, на продажу, обыкновенно берутъ пермскую соль.

Въ 1887 году купецъ Линдесъ привезъ въ Архангельскъ изъ Одессы на англійскомъ кораблѣ крымскую соль 50,000 пудовъ которую корабль нагрузилъ въ Евпаторіи. Соль эта въ Архангельскѣ продавалась отъ 30 до 35 коп. за пудъ. Этой соли г. Линдесъ отправилъ 9000 пудовъ вверхъ по Сѣв. Двинѣ до Устюга, чтобы познакомить жителей съ прекрасной крымской солью. Чѣмъ кончился опытъ,—покажетъ будущее. Въ Петербургѣ крымская соль водворилась прочно, гуртовая цѣна ей отъ 25 до 29 коп. за пудъ. Эта соль вполнѣ можетъ съ обратными судами изъ Петербурга доходить до Повѣнца и слѣдовать будущимъ каналомъ до Сорокъ.

Желѣзо. Обзоръ внѣшней торговли за 1885 годъ показываетъ привозъ изъ-за границы желѣза полосоваго 872 пуда. Въ это число входитъ только то количество, которое пришло въ Архангельскъ, какъ товаръ. Цифра эта совершенно ничтожна съ дѣйствительнымъ привозомъ заграничнаго чугуна и желѣза въ Бѣлое море. Выше было замѣчено, что при постройкѣ шкунъ и другихъ мореходныхъ судовъ якоря и цѣпи для нихъ пріобрѣтаются въ Норвегіи. Можно разсчитывать, что при устройствѣ канала, устроятся мѣстные желѣзодѣлательные и чугунно-литейные заводы, и тогда поморы будутъ покупать дома все, что потребно для судостроенія и оснастки.

Точно также поморье и значительная часть Заонежья запасаются въ Норвегіи чугунной и желѣзной посудой, инструментами, заслонками и вьюшками для печей, и вообще всѣмъ, что нужно для дома. Съ проведеніемъ канала эти нехитрые предметы могутъ быть мѣстнаго приготовленія.

Для тресковаго промысла на Мурманѣ потребно большое количество рыболовныхъ крючковъ для ярусовъ. По счету торговцевъ и промышленниковъ, на всемъ Мурманскомъ берегу въ постоянномъ дѣйствіи находится до 1000 пудовъ крючьевъ. Считая по 4000 въ пудѣ, видно, что ихъ 4 милліона штукъ. Продажная цѣна крючковъ отъ 5½ до 6½ р. за тысячу, т.-е. всего на 25,000 рублей. Крючки эти англійскаго производства, покупаются въ Норвегіи самими промышленниками, а для ремонта на Мурманъ ввозится гг. Савиными до ½ милл. штукъ, г. Ворониным ъ 200 тыс. и другими торговцами до 300 тыс. штукъ, такъ что вмѣстѣ съ промышленниками въ среднемъ можно считать, что 500 п до ъ на 12½ тысячъ рублей, ежегодно потребляется заграничны ъ крючковъ.

Русскаго производства крючки пробовали ввести, но они оьазались негодны: мягки—разгибаются, или хрупки—ломаются. Точно также сортировка и полировка ихъ такъ неудовлетворительны, что подъ пленками и въ трещинахъ проволоки постоянная ржавчина Надо, однако, замѣтить, что на Каспійскомъ морѣ всегда употребляютъ русскій, безводнинскій крючекъ (с. Безводное, Нижег. губ.). При устройствѣ легкаго и быстраго пути, вѣроятно, офени Вла-

двинской губерніи постараются помѣщать русскій крючекъ. Хотя число 500 пудовъ ничтожно, но цѣнность 12½ тыс. руб. имѣетъ значеніе, потому что это дѣло всецѣло принадлежитъ кустарной промышленности.

Кромѣ этого, въ Архангельской таможнѣ очищается заграничнаго привоза: чугунной отливки и проч. 647 пуд., чугунныхъ издѣлій 202 пуда, желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій кузнечной работы 631 пуд., котельной работы 178 пуд., мелкихъ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій, менѣе 5 фунт. штука, 281 пудъ, болѣе 5 фунт. въ штукѣ, 545 пудовъ; проволоки желѣзной и стальной до ¼ дюйма 773 пуда, инструментовъ ручныхъ для ремесленниковъ 226 пуд., локомобилей 2208 пудовъ. Итого издѣлій 5691 пудъ *). Металлич. издѣлія.

На всѣ эти издѣлія для поощренія внутреннихъ металлическихъ промысловъ съ 1887 г. наложена очень высокая таможенная пошлина. Пошлина эта тяжелымъ гнетомъ ляжетъ на сѣверное населеніе. Безъ удешевленія пути къ Бѣлому морю изъ Петербурга и изъ Рыбинска, желѣзныя издѣлія русскаго приготовленія не вытѣснятъ заграничныхъ. Доставка зимой изъ Петербурга до Архангельска обходится черезъ Каргополь отъ 1 р. 20 к. до 2 р. пудъ.

Въ 1887 г. изъ Петербурга и изъ другихъ мѣстъ черезъ Каргопольскій уѣздъ желѣзныхъ издѣлій Архангельскимъ трактомъ провезено: зимою 4000 пудовъ, лѣтомъ 1800 пудовъ. Водою по р. Онегѣ сплавлено 5000 пудовъ. Итого 10800 пудовъ. Въ среднемъ за всю перевозку можно считать 15,000 руб., т.-е. столько-же, сколько стоила-бы уплата пошлины. Подобныя операціи могутъ держаться только при такомъ низкомъ курсѣ кредитнаго рубля, какъ онъ котируется послѣдніе два года. При улучшеніи наше о курса вновь нужно будетъ поднимать пошлины, между тѣмъ всякая неустойчивость не укрѣпляетъ, а расшатываетъ торговлю и промыслы.

Неоспоримо, что устройство пути скорѣе разовьетъ металлическіе промыслы и заводы, чѣмъ пошлина. Первое есть дѣло положительное и постоянное, а второе отрицательное и временное. Исторія тарифовъ показываетъ, что за послѣдніе сто лѣтъ взгляды

*) Обзоръ внѣшней торговли 1885 г.

протекціонизма и фритридерства чередовались такъ же прихотливо, какъ мода. Между тѣмъ каналы и пути служатъ только къ сокращенію непроизводительной работы, къ удешевленію доставки, къ уравненію цѣнъ между производителемъ и потребителемъ, уравновѣшиваютъ общее благосостояніе, а чрезъ это увеличиваютъ потребленіе, а слѣдовательно и развитіе промысловъ.

Останавливаясь, однако, на существующемъ фактѣ, можно ждать, что при первомъ открытіи канала *русскихъ продуктовъ для потребленія Бѣломорскаго края, взамѣнъ заграничныхъ, привозимыхъ нынѣ въ обходъ Скандинавіи, пройдетъ болѣе 400,000 пудовъ* *).

Заграничн. отпускъ продуктовъ.

Съ устройствомъ канала, можно ожидать сбыта хлѣба въ Норвегію, Швецію, Англію и сѣверную часть Финляндіи, а равно можно предполагать сбытъ льна за границу, по проектируемому Бѣломорскому каналу. Исторія очень недавней заграничной торговли Архангельскаго порта показываетъ, что отпускъ хлѣба и льна за границу простирался до 5 милліоновъ пудовъ; но въ послѣднее время онъ сократился болѣе чѣмъ на $^2/_3$ этого количества. Причину упадка въ заграничной торговлѣ Архангельска единственно объясняютъ тѣмъ, что хлѣбъ и ленъ, вслѣдствіе затруднительности плаванія съ грузами судовъ по мелководнымъ рѣкамъ Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ, слишкомъ возвышаютъ цѣну на эти продукты и поэтому они не встрѣчаютъ выгоднаго сбыта за границу. Насколько трудная доставка хлѣба по Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ къ Архангельскому порту тормозитъ заграничный отпускъ, видно уже изъ того, что Американцы дешевле доставляютъ свой хлѣбъ въ Англію, Швецію и Норвегію; конкуренція Американцевъ слишкомъ подорвала заграничный отпускъ хлѣба изъ Архангельскаго порта.

Подобныя затрудненія устранитъ Бѣломорскій каналъ: хлѣбъ и ленъ будутъ отправляться изъ Вознесенья на Повѣнецъ и затѣмъ по каналу; удобство пути и ускореніе во времени значительно сократятъ расходы и облегчатъ трудъ по отправкѣ хлѣба и льна въ центральный складъ—въ селеніе Сороку, что неминуемо от о-

*) Въ тамож. отчетахъ не показывается то, что поморами привозится на своихъ шкунахъ прямо домой.

вется на удешевленіе хлѣба въ самомъ Поморьѣ и на увеличеніе отпуска хлѣба и льна въ болѣе широкихъ и громадныхъ размѣрахъ. Нисколько не будетъ преувеличеніемъ, если, соображаясь еще съ существовавшею въ 1880 году заграничною торговлею Архангельска, будетъ указано, что въ первые годы, по открытіи канала, заграничный отпускъ хлѣба въ Норвегію, Швецію, Англію и сѣверную часть Финляндіи будетъ простираться до 3.000,000 пудовъ, а льна до 500,000 пудовъ.

Предположеніе о заграничномъ вывозѣ льна вполнѣ осуществимо, если принять во вниманіе, что Олонецкая губернія, по своимъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, способна къ разведенію у себя льна, а требованіе его въ Норвегію громадно. Къ тому-же въ настоящее время придвинскій ленъ встрѣчаетъ требованіе на внутреннихъ полотняныхъ фабрикахъ, что также повліяло на уменьшеніе отпуска его чрезъ Архангельскъ въ Норвегію; въ Олонецкой-же и Архангельской губерніяхъ нѣтъ полотняныхъ фабрикъ, а поэтому надо ожидать, что изъ прилегающихъ къ проектируемому водному пути уѣздовъ ленъ, не встрѣтивъ конкуренціи со стороны придвинскаго льна, съ выгодою будетъ отправляться за границу.

Кромѣ хлѣба и льна, будущій Бѣломорскій портъ важную роль въ отпускной заграничной торговлѣ займетъ по вывозу нѣкоторыхъ другихъ продуктовъ и, судя по размѣрамъ торговыхъ сношеній Архангельска съ Норвегіею и другими заграничными пунктами (Год. отч. губ. стат. комит. 1880 г., стр. 56), можно утверждать, что по Бѣломорскому каналу для отпуска за границу ежегодно будетъ отправляться:

сѣмени льнянаго . .	300,000	пуд.
веревокъ	2,000	„
пакли	300,000	„
мяса	4,000	„
картофеля . . .	10,000	„
коровьяго масла . .	5,000	„
дегтя и смолы . . .	400,000	„
Итого . .	1.021,000	пуд.

Причисляя къ сему количеству хлѣбъ и ленъ (о которыхъ упомянуто выше), всего составится для заграничнаго отпуска ежегодно провозимыхъ по Бѣломорскому каналу разныхъ грузовъ до 4.521,000 пудовъ.

ГЛАВА II.

Предполагаемый вывозъ продуктовъ по каналу изъ Бѣломорскаго края въ Россію, сверхъ отвозимыхъ нынѣ сухимъ путемъ чрезъ Олонецкую губернію.

Будущій Бѣломорскій каналъ освободитъ русскій рынокъ отъ многихъ иностранныхъ товаровъ. Продукты Бѣломорскаго края пройдутъ какъ во внутреннія губерніи взамѣнъ заграничныхъ, такъ и по всему Балтійскому побережью, гдѣ вытѣснятъ привозные изъ Финляндіи, Швеціи, Германіи и др.

Продукты эти весьма разнообразны и общее количество ихъ велико. Обзоръ внѣшней торговли Россіи (изд. Деп. Тамож. Сборовъ) за 1885 г. даетъ подробный перечень. Начиная съ первой статьи тарифа, мы видимъ, что въ 1885 г. изъ за границы къ Петербургу, Ревелю, Ригѣ и Либавѣ привезено *ячменя* и *кукурузы* 500,000 пудовъ.

Ячмень.

Ячмень—незамѣнимый хлѣбъ для пивоваренія, которое прогрессируетъ во всей Россіи. Цѣна ячменя въ иные годы равняется съ цѣною пшеницы, и все-таки его не достаетъ въ прибалтійскихъ губерніяхъ. Въ сѣверныхъ губерніяхъ онъ родится и могъ бы служить вывозомъ на пиво, чтобы, взамѣнъ его, получать на рыбниви и калачи пшеницу, которая теперь теряетъ свою цѣну на европейскихъ рынкахъ. Крестьяне рады были бы промѣнять ячмень на пшеницу. Но подобная операція возможна только при устроенныхъ водяныхъ путяхъ. Въ этомъ обмѣнѣ могли бы участвовать кромѣ Заонежья еще Архангельскій и Холмогорскій уѣзды. Въ этихъ мѣстахъ ячменя родится 45,000 четвертей, или 320,000 пуд. Для пищи ячмень легко замѣнить пшеницей, а для пивоваренія пока не могутъ. Ячмень всегда въ требованіи тѣмъ болѣе, что на выпаханныхъ черноземныхъ земляхъ онъ перестаетъ родиться.

Можно ждать, что наши сѣверные уѣзды, при устройствѣ канала, въ состояніи будутъ конкурировать съ Германіей и Даніей,

гдѣ ячмень родится на поляхъ вслѣдствіе дорогихъ минеральныхъ удобреній и откуда его привозятъ въ наши балтійскіе порты, чтобы взять въ обмѣнъ пшеницу, рожь и льняное сѣмя.

Кукуруза. *Кукуруза*, съ которой Подолія, Бессарабія и Закавказье не знаютъ куда дѣваться отъ американской конкуренціи, ищетъ помѣщенія въ Петербургѣ и въ Архангельскѣ. Этотъ хлѣбъ вполнѣ можетъ замѣнить всякій яровой хлѣбъ для скота. Сѣверные земледѣльцы могли бы вмѣсто овса сѣять ячмень, который отправлять на пиво, а для своего скота вдвое больше получать подольской кукурузы. Посѣвъ же этого хлѣба на югѣ не будетъ вытѣсненъ никакой конкуренціей, потому что кукуруза не боится засухъ, и ее не ѣстъ ни кузька, ни гессенская муха. Разумѣется экономическія перемѣны въ народѣ дѣлаются очень медленно, но вѣдь каналъ будетъ выстроенъ для далекаго будущаго, а не для ничтожнаго настоящаго. Сѣверное населеніе черезъ поколѣніе пойметъ, что лучше продать четверть ячменя, чтобы на эти деньги купить двѣ четверти кукурузы.

Не будетъ большой ошибкой, если предположить, что взамѣнъ 300,000 пуд. заграничнаго ячменя по будущему каналу пройдетъ $^1/_3$ урожая сѣверныхъ уѣздовъ, т. е. *100,000 пудовъ*.

Глины. *Глины, въ строительномъ, заводскомъ или фабричномъ дѣлѣ употребляемой*, привозится изъ-за границы въ балтійскіе порты 2.291,000 пуд., въ томъ числѣ въ Петербургъ—973,000 пуд.

Гипсу, тальку и гипсоваго камня въ эти порты привозится 84,000 пуд.

Красильной глины (охры и др.) по Балтійской границѣ привозится 120,000 пуд.

Всего этихъ продуктовъ, которыми Заонежье достаточно богато, привозится изъ другихъ государствъ къ Петербургу и къ другимъ русскимъ балтійскимъ портамъ 2.495,000 пуд.

Можно разсчитывать, что $^1/_5$ часть всего этого количества будетъ доставляться проектированнымъ каналомъ, т. е. *500,0 0 пудовъ* *),

Цементъ. *Цементу* привозится по балтійской границѣ 625,000 пуд. изъ Англіи и Германіи и 21,000 пуд. изъ Финляндіи. Матеріала для

*) Въ части I-й было показано, какъ всего этого много въ Заонежьѣ.

цемента въ Заонежьѣ довольно, какъ и во многихъ мѣстахъ Россіи. Въ цементномъ производствѣ матеріалъ составляетъ ничтожную долю; главная же цѣнность падаетъ на горючее для пережиганія и на механическую силу для измельченія составныхъ частей. Въ Заонежьѣ дровъ, торфа и водяной силы запасы неисчерпаемые, и надо ожидать, что при устройствѣ канала, явятся капиталы и умѣлые люди эксплоатировать богатства края и освобождать нашу торговлю отъ иностранной зависимости.

По одинаковости условій Заонежскаго края съ Финляндіей, не будетъ ошибкой, если предположить, что въ первые годы канала будетъ провозиться по немъ то-же количество, которое идетъ изъ Финляндіи, т е. *21,000 пудовъ*.

Камень дикій для мощенія улицъ идетъ изъ-за границы на 233,166 рублей. Деньги эти, разумѣется, не за матеріалъ получаютъ иностранные рабочіе, а за собираніе этого камня и за доставку его до портовъ. Изъ Финляндіи этого камня ввозится 2.901,000 пуд. въ годъ; если только одна треть его пойдетъ по Бѣломорскому каналу, то составитъ 1.000,000 пуд. Камень.

Камни водопропускные, мельничные, шведскіе и всякіе не въ дѣлъ привозятся къ балтійскимъ портамъ—370,000 пудовъ; кромѣ того доставляется изъ Финляндіи 381,000 пудовъ; итого 751,000 пуд. Собственно въ Петербургъ доставляется 177,000 пудовъ. Въ Заонежьѣ этого товара достало бы на весь свѣтъ; можно считать, что, по крайней мѣрѣ, для Петербурга могъ бы провозить каналъ *177,000 пудовъ*.

Металлической руды къ балтійскимъ портамъ привозится 205,000 п., преимущественно изъ Германіи, Ганзейскихъ городовъ и Великобританіи. Кромѣ того, изъ Финляндіи 2,300 пудовъ. Руда.

Съ увеличеніемъ въ 1887 году таможенной пошлины на иностранныя руду, коксъ и уголь, разработку рудныхъ залежей Заонежскаго края и вывозку руды можно предположить въ громадныхъ размѣрахъ. Фактъ на лицо: въ настоящее время Путиловскій заводъ нуждается въ рудѣ и возбудилъ предъ Правительствомъ ходатайство о предоставленіи права пріобрѣсти до 400,000 пудовъ финляндской руды безпошлинно для потребностей своего завода. Ходатайство это, какъ сообщаетъ „Новое Время", раз-

рѣшено Правительствомъ въ утвердительномъ смыслѣ. Если бы былъ удобный водный путь, то потребное для Путиловскаго завода количество руды могло-бы быть доставлено изъ Повѣнецкаго уѣзда по баснословно дешевой цѣнѣ и не было бы надобности давать разрѣшеніе въ разрѣзъ съ только что принятой въ прошломъ году системой покровительства коренной русской желѣзной промышленности. Обогащенная пережиганіемъ, озерная руда выдержитъ водяную перевозку какъ баластъ подъ сѣномъ, дровами, углемъ и друг. легкими грузами.

Уголь. *Древеснаго и торфянаго угля* по Балтійской границѣ привозится 130,000 пудовъ; изъ нихъ къ одному Кронштадтскому порту привозится 126,000 пудовъ. Кромѣ того изъ Финляндіи привозится 25,000 пудовъ. Между тѣмъ въ Заонежьѣ всѣ лѣса завалены валежникомъ, также вершины вывезенныхъ бревенъ, буреломъ, и фаутныя деревья подолгу лежатъ на сухихъ сельгахъ. Условія сѣвернаго климата таковы, что сваленное дерево нѣсколько лѣтъ не подвергается червоточинѣ, гнили и трухлявости. Масса валежника могла-бы пережигаться на уголь, какъ для мѣстныхъ чугунно-плавильныхъ заводовъ, такъ и для вывоза въ Балтійскіе порты. Но такой дешевый матеріалъ можетъ доставляться только устроеннымъ водянымъ путемъ безъ перегрузки. Вполнѣ можно разсчитывать, что по Бѣломорскому каналу пройдетъ то количество, которое теперь доставляетъ въ Петербургъ и Сестрорѣцкъ Финляндія—25,000 пудовъ.

Смола. *Деготь* и *смола* по Балтійской границѣ доставляются изъ Швеціи и Норвегіи—8,500 пудовъ и изъ Финляндіи 70 000 пудовъ. Итого 78,500 пудовъ, по цѣнѣ 83 к. за пудъ. Между тѣмъ наша Шенкурская и Вельская смола заполняютъ Архангельскій рын къ и продаются тамъ по 40 к. пудъ. Вслѣдствіе дешевизны дег я и смолы на Бѣломъ морѣ, Заонежскіе корелы вырабатываютъ этотъ товаръ только по заказу сорочанъ, и считаютъ промыселъ невыгоднымъ. При каналѣ пойдутъ съ Бѣлаго моря всѣ *78,500 пуд*

Скипидаръ. *Скипидаръ и терпентинъ* въ такихъ же условіяхъ, какъ и деготь. По Балтійской границѣ ихъ привозится 7,000 пуд., и изъ Финляндіи 700 пудовъ. Продажная цѣна его 6 р. 40 к. за пудъ, въ Шенкурскѣ лучшій скипидаръ стоитъ 3 р. пудъ, неочищенный

2 р. и смольный скипидаръ 1 р. за пудъ. При каналѣ, все потребное количество этого товара пойдетъ изъ Архангельска— *7,700 пуд.*

Канифоль, гарпіусъ или *галипотъ* (живица—еловая смола) привозится къ Балтійскимъ портамъ въ количествѣ 538,480 пудовъ. Бразильская, флоридская и французская канифоль не можетъ быть вытѣснена, потому что у насъ нѣтъ такой смолы; но въ этомъ числѣ показывается 197,000 пудовъ Канадской, которая вполнѣ можетъ быть замѣнена нашей живицей. Въ Шенкурскомъ уѣздѣ по рѣкѣ Вагѣ, канифоль вытапливаютъ изъ скобленой смолы, продается въ Архангельскѣ отъ 1 р. до 1 р. 30 к. Канадская же канифоль дешевле 1 р. 30 к. не продается. Употребляется эта канифоль на лакъ для деревянныхъ ложекъ и чашекъ на замазку для прививокъ плодовыхъ садовъ, на каретную краску, на приготовленіе колесной мази и на фальсификацію яичнаго и желтаго мыла. Послѣднее употребленіе особенно распространилось въ то время, когда скотское сало продавалось по 8 р. пудъ (1879—1884 гг.). Канифоль подмѣшивалась къ салу и дѣлала то, что при дорогомъ салѣ, мыло стоило 4 руб. пудъ. Хотя въ „Обзорѣ внѣшней торг. за 1885 г.“ показано, что 538 тыс. пуд. пришло въ Балтійскіе порты, но изъ этого количества большая часть отправлена во внутреннія губерніи по желѣзнымъ дорогамъ и по Маріинскому пути. При устройствѣ Бѣломорскаго канала наша сѣверная канифоль пойдетъ на Рыбинскъ и Волгу мимо Петербуга и другихъ Балтійскихъ портовъ, гдѣ побочные накладные расходы поднимаютъ цѣну товара. Надо полагать, что эт дѣло разовьется и половина канадской канифоли замѣнится нашей, что составитъ *100,000 пуд.* Канифоль.

Дубильныя вещества и кора древесная всякая привозятся по Балтійской границѣ въ количествѣ 20,000 пуд., и кромѣ того изъ Финляндіи 336,000 пудовъ. Финляндская ивовая кора, сухая, не толченая продается отъ 45 до 65 к. за пудъ, точно также, какъ и олонецкая. Заонежская ивовая кора нисколько не бѣднѣе таниномъ противъ финляндской, и вполнѣ можетъ замѣнить ее, хоть въ половинномъ количествѣ, что составитъ *165,000 пуд.* Дубильныя вещества.

Лѣсной товаръ.

Лѣсной товаръ, особо не поименованный по ст. 19 таможеннаго тарифа ввозится въ Россію безпошлинно, и въ таможняхъ не вѣшается, а отмѣчается рублями. Въ „Обзорѣ внѣшн. торговли за 1885 г.", показано, что этого товара привезено изъ другихъ государствъ по Балтійской границѣ на 55,000 рублей. Кромѣ того изъ Финляндіи—на 1.044,000 руб. Главная цѣнность—дрова, отъ 3 до 5 руб. сажень. Вѣсу въ сажени отъ 40 до 60 п., т. е. среднее 4 руб. за 50 пуд. или 8 коп. за пудъ. По этому разсчету видно, что привезено изъ Финляндіи лѣснаго товара 13.050,000 пуд. По городскимъ свѣдѣніямъ видно, что привозъ дровъ изъ Финляндіи достигаетъ 400,000 саженъ, что составитъ 20.000,000 пуд.

Районъ вывоза дровъ изъ Финляндіи расширяется пропорціонально открытію въ ней новыхъ водныхъ путей. Съ открытіемъ Саймінскаго канала (1860 г.) въ этотъ районъ вошли мѣстности на 300 верстъ отъ Выборга. Съ того времени ежегодно увеличивается сѣть шлюзованныхъ каналовъ между озерами и теперь дрова везутъ въ Петербургъ изъ-за города Куопіо, за 800 верстъ отъ Петербурга. Въ продолженіи лѣта суда поспѣваютъ оборачиваться 4 и 5 разъ, при чемъ финляндцы увѣряютъ, что главная трата времени идетъ въ Петербургѣ на распродажу дровъ изъ лайбы.

При устройствѣ Бѣломорскаго канала до центра заонежскихъ лѣсовъ, до Выгозера, будетъ 700 вер. отъ Петербурга, и на 4 рейса каждая барка могла бы разсчитывать, если бы онѣ строились по величинѣ финляндскихъ судовъ. Но такъ какъ гуккары, галліоты и другія озерныя суда вдвое болѣе имѣютъ вмѣстимости, то для распродажи дровъ въ Петербургѣ они потратятъ и двойное время. Цѣна же доставки на большихъ судахъ обойдется дешевле и, во всякомъ случаѣ, можно разсчитывать, что четвертая часть финляндской доставки можетъ отойти на Бѣломорскій каналъ,—5.000,000 пуд.

Сѣно.

Сѣна доставляется изъ Финляндіи 115,000 п. Въ первую четверть вѣка, по открытіи Бѣломорскаго канала, нельзя разсчитывать, чтобы Повѣнецкій уѣздъ осушилъ болота и раздѣлалъ сѣнокосныя поляны. Со временемъ же, когда жизнь устроится, можно раз-

считывать, что жители воспользуются сѣннымъ раздольемъ края, и не будетъ велико *предположеніе въ цифрѣ 50,000 пуд.*

Бумажная масса.

Древесная бумажная масса въ кускахъ, и спрессованная въ листы въ видѣ кардона. Этотъ товаръ идетъ изъ Швеціи, Норвегіи и Великобританіи по Балтійской границѣ, въ количествѣ 55,242 пуд. (1885 г.). Кромѣ того изъ Финляндіи—572,340 пуд.; всего 627,600 пуд. Въ виду распространенія грамотности и печатнаго дѣла, въ виду расширенія обойныхъ, картонажныхъ и толевыхъ фабрикъ, а также начала употребленія древесно-бумажной массы на карнизы, рамы, плинтусы, посуду и пр., можно ждать, что этотъ товаръ изъ моды не выйдетъ. Для приготовленія его надо лѣсъ и водяную силу. Заонежье богато и тѣмъ и другимъ, и если въ этомъ краѣ осуществится каналъ, то вслѣдъ за нимъ явятся и водяныя терки для бумажной массы. Можно ждать, что пойдетъ по каналу въ первое же десятилѣтіе *500,000 п.*

Животные продукты.

Кость всякая, рога и копыта, волосъ всякій, пухъ и перья, кожи, сало скотское и ворвань, китовый и рыбій жиръ, всѣхъ этихъ предметовъ ввозится изъ другихъ государствъ по Балтійской границѣ 163,383 пуда (1885 г.). Кромѣ того изъ финляндіи—7,377 пуд , итого 170,760 пуд. Трудно опредѣлить время, когда каналъ отзовется на подъемъ скотоводства въ краѣ, имѣющемъ полные задатки вести эту отрасль хозяйства на самыхъ широкихъ основаніяхъ. Во всякомъ случаѣ, можно разсчитывать, что Балтійскіе порты въ первое поколѣніе отъ привознаго сала, по крайней мѣрѣ, избавятся и по каналу пойдетъ изъ Архангельской губерніи *70,000 пуд.*

Скотъ.

Домашній скотъ въ отчетахъ показанъ на рубли, привезено въ Балтійскіе порты изъ-за границы на 16,137 руб. и изъ Финляндіи на 523,665 руб.; итого на 540,000 руб. Считая голову рогатой скотины въ 54 руб., можно положить 10,000 головъ. Хотя у насъ водяная доставка скота поддерживаеся пока только запрещеніемъ гнать сухопутьемъ, но надо ждать, что при настойчивости она привьется. Это видно на Волгѣ, гдѣ уже заведены спеціальныя баржи для уральскаго скота. Бѣломорскій каналъ разовьетъ это дѣло и если не 10 тыс. головъ, то можно разсчитывать, что перевезетъ 10,000 пуд.

Кирпичъ. *Кирпичъ и плиты огнеупорныя, дренажныя трубы и черепица.* Къ Балтійскимъ портамъ привозится 2.122,000 пуд. и изъ Финляндіи—15,000 пуд. Такъ какъ въ Заонежьѣ пока этихъ вещей не работаютъ, а глины и дровъ для обжиги не менѣе Финляндіи, то надо полагать, что введется дѣло хоть въ финлядскихъ размѣрахъ, т. е. *15,000 пуд.*

Плотничная работа. *Плотничная работа* всякая, оси, косяки, колесныя спицы, тачки, дроги и т. п. и бочарная работа всякая, корзины, работы изъ щепы и т. п. По таможенному отчету, въ 1885 году всѣхъ этихъ работъ ввезено въ Балтійскіе порты 422,000 пуд. и, кромѣ того, изъ Финляндіи—на 72,184 руб. Главный привозъ показанъ изъ Германіи, Швеціи, Даніи, Великобританіи и другихъ мѣстъ. Кромѣ Швеціи, всѣ эти государства работаютъ изъ чужаго матеріала, и не мудрено, что къ намъ привозится много работъ изъ русскаго лѣса. Всѣмъ этимъ работамъ западныя государства обязаны паровой механической обработкѣ дерева и дешевому каменному углю, какъ топливу. Но въ Заонежскомъ краѣ есть еще болѣе дешевая сила, это вода, которая низвергается безчисленными порогами. Нуженъ только доступъ къ этой водѣ, тогда явятся знаніе и капиталы.

Даже помимо механической обработки дерева, въ Заонежьѣ всѣ свободныя руки умѣютъ владѣть пилой, топоромъ, долотомъ и рубанкомъ, и рады бы приложить свой трудъ къ дѣлу имъ сродному. Всѣ грубыя подготовки для мебели, экипажей, оконъ, дверей и т. д. не требуютъ искусства, а только—времени и дешевой доставки до рынковъ. Кустарный промыселъ простыхъ подѣлокъ изъ березы и сосны неизбѣжно разовьется, если только пройдетъ каналъ. Теперь же, не смотря на покровительственную пошлину, отъ 6 до 55 коп. золотомъ съ пуда, которая дѣйствуетъ уже 11 лѣтъ, результатовъ воздѣйствія ея не видно. Каналъ же, черезъ первые десять лѣтъ, потянетъ къ Петербургу этихъ вещей до *100,000 пуд.*

Суда. *Суда морскія и рѣчныя въ цѣломъ видѣ, желѣзныя и деревянныя всякія.* Въ Россію ввезено въ 1885 году всего 920 судовъ, на 2.340,000 руб. Высокія пошлины, объявленныя въ іюлѣ 1887 г., по 38 руб. золотомъ съ тонна, мало помогутъ дѣлу безъ другихъ

параллельныхъ мѣръ. Заонежье и Поморье вполнѣ природой приспособлены къ судостроенію; и если дать выходъ этимъ судамъ, то, вѣроятно, они завладѣютъ Балтійскимъ моремъ. Въ 1885 г. въ это море изъ-за границы привезено деревянныхъ судовъ 34, изъ Финляндіи—5, итого *39 судовъ*.

Ягоды *) *свѣжія, соленыя и моченыя всякія.* Къ Балтійскимъ портамъ ихъ привезено изъ-за границы 35,000 пуд. и изъ Финляндіи 21,300 пуд., итого 56,300 пуд. Брусники, клюквы, черники, морошки и поляники въ Заонежьѣ много и при устроенномъ пути можно считать, что на 1/3 противъ Финляндіи сработаютъ—7,100 пудовъ. Ягоды.

Мясо, сыръ и масло коровье. Если долго еще наши земледѣльцы не будутъ въ состояніи конкурировать съ англичанами, французами и нѣмцами, которые высылаютъ къ намъ сыры, копченые, соленые и разные деликатесы, то съ чухнами наши могутъ уже потягаться. Между тѣмъ, изъ Финляндіи въ 1885 г. привезено: мяса 1,193 пуда, сыру 2,043 пуда и масла коровьяго 121,415 п. Мясо, сыръ и масло.

Въ это же время изъ Заонежья не привезено ничего изъ этихъ товаровъ; а изъ Архангельской губерніи, кружнымъ зимнимъ путемъ черезъ Каргопольскій уѣздъ, провезено: мяса 2,500 пуд., оленьихъ задковъ 2,000 шт. и масла коровьяго 1,200 пуд. Между тѣмъ Мезень, Холмогоры, Пинега, устье Сѣверной Двины и др. мѣста отличаются обиліемъ пастбищъ и прекрасными своими сѣнокосами. Въ этихъ мѣстахъ распространенъ холмогорскій скотъ знаменитый по молочности и по величинѣ своихъ стиговъ. Въ Мезени стигъ коровы вѣситъ отъ 20 до 22 пуд.; цѣна такого мяса тамъ отъ 1 р. 20 к. до 1 р. 60 к. за пудъ. Соль, посуда и рабочія руки дешевы, доставка Бѣлымъ моремъ и проектированнымъ каналомъ обошлась бы не дорого; а въ Петербургѣ солонина изъ крупной скотины продается отъ 4 до 6 руб. пудъ, отборные же куски цѣнятся до 10 руб. пудъ. Если осуществится каналъ, то не только Мезень и Холмогоры будутъ посылать свое масло и соленое мясо, но скотоводство разовьется по всему За-

*) Порядокъ перечисленія предметовъ оставленъ тотъ, который принятъ въ таможенныхъ отчетахъ.

онежьи и въ первые же десять лѣтъ дѣло выростетъ до *50,000 пудовъ*.

Грибы. *Грибы сушеные и соленые*, которые привозятся изъ Финляндіи въ количествѣ 525 пуд., въ Заонежьѣ не имѣютъ сбыта, хотя годами родятся обильно. Петербургъ, Москва и всѣ внутреннie города Россіи потребляютъ сотни тысячъ пудовъ сухихъ грибовъ, отъ 4-хъ до 80-ти руб. за пудъ. Товаръ этотъ при урожаѣ даетъ старикамъ и дѣтямъ выгодный заработокъ, не требуя ни риска, ни затратъ. Кромѣ сушки грибовъ, соленiе ихъ могло бы развить промыселъ во всемъ Заонежьѣ подобно тому, какъ онъ, благодаря водяному сообщенію, развился въ Ямбургскомъ уѣздѣ. Изъ этого уѣзда ежегодно вывозятся въ Петербургъ десятки тысячъ пудовъ груздей, подгруздковъ и волнушекъ. Надо ждать, что каналъ вызоветъ этотъ промыселъ и дастъ работу приблизительно на 1000 пудовъ.

Рыба. *Рыба соленая, сушеная, вяленая, копченая и икра.* По Балтійской границѣ рыбнаго товара въ 1885 г. привезено 2.546,178 п. Кромѣ того, изъ Финляндіи—129,200 пуд., итого 2.675,378 пуд. Во всѣ же порты Европейской Россіи ввезено изъ-за границы и изъ Финляндіи 6.250.383 пуда, на 8 812,909 руб. По таможенной оцѣнкѣ около 1 р. 42 к. за пудъ, въ дѣйствительности, особенно при курсѣ 1885 г., надо считать много выше, и, судя по продажной цѣнѣ, не менѣе какъ на 15 милліоновъ рублей.

Эта сумма привоза могла бы быть уменьшена до 5 милліоновъ рублей, а 10 милліоновъ рублей могли бы остаться въ народной экономіи и распредѣлиться между русскими промышленниками. По словамъ г. Данилевскаго, Мурманъ и Бѣлое море представляютъ изъ себя богатѣйшіе рыбные сады во всемъ мірѣ. Но такъ какъ путь къ нашимъ сѣвернымъ водамъ не устроенъ, то дѣло рыболовства и не можетъ быть правильно организовано. Какъ видно изъ отзыва бывшаго министра путей сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, выраженнаго имъ въ Комитетѣ Министровъ, 11 марта 1886 г., устройство пути требуетъ отъ государства единовременныхъ затратъ около 8 милліоновъ рублей; между тѣмъ неустройство пути обходится государству ежегодно по 10 милліон. рублей.

Наша настоящая задача заключается въ томъ, чтобы составить предположеніе о томъ количествѣ рыбнаго товара, который пройдетъ по будущему каналу взамѣнъ заграничнаго такового-же товара.

Изъ общаго числа 6¼ милл. пудовъ, болѣе половины расходится во внутреннія губерніи Россіи, гдѣ эта рыба сталкивается съ каспійской рыбой, служащей для народнаго потребленія. Въ сѣверныхъ, прибалтійскихъ и западныхъ губерніяхъ расходится заграничная треска и сельдь, а къ западу отъ Москвы и въ приднѣпровскихъ губерніяхъ расходится только одна сельдь. Чтобы бѣломорская сельдь могла доходить до Витебской, Смоленской, Минской и къ югу лежащихъ отъ нихъ губерній, надо удешевить засолъ, улучшить посуду и ускорить доставку. Нынѣ бѣломорская сельдь солится непрочно, соли кладется мало; каждый промышленникъ жалѣетъ не рыбу, которую даромъ добылъ, а соль, купленную на деньги. При устройствѣ казенныхъ складовъ *хорошей* соли, ее можно удешевить, или по крайней мѣрѣ уничтожить искусственное вздорожаніе ее.

Посуда подъ сельдь употребляется сосновая, тонкая; дурно сложенная и съ ничтожнымъ количествомъ обручей. Бочонки употребляются маленькіе, вмѣщающіе по 30 фунтовъ рыбы. Такъ какъ въ приволжскихъ и въ западныхъ губерніяхъ дубовыя клёпки уже не употребляются массами на керосинъ, который развозится наливомъ, то этотъ дубъ могъ-бы идти подъ бочки для сельдей. Въ 10-ти-пудовыхъ крѣпкихъ дубовыхъ бочкахъ норвежская и шотландская сельдь выдерживаетъ перевозку и храненіе по году и болѣе.

Перемѣна укоренившагося сельдянаго промысла послѣдуетъ весьма быстро, если населеніе убѣдится, что затраченныя деньги на посуду и соль не придется бросить за бортъ. А это убѣжденіе явится вслѣдъ за открытіемъ канала, по которому къ Бѣлому морю пойдетъ дубовая клёпка, а отъ моря лѣтняя и весенняя сельдь въ бочкахъ. Количество этой сельди годами бываетъ неисчислимо, но ее не ловятъ, потому что нѣтъ на нее покупателей.

Цѣна лѣтней соленой сельди въ Архангельскѣ 30 коп. боченокъ, въ 30 фунт. Цѣна норвежской сельди въ Петербургѣ 1 р. 40 к.

за пудъ. На доставку по Бѣломорскому каналу остается 1 р. 10 к. При устройствѣ дѣла эта доставка не будетъ превышать 20 коп. за пудъ, и тогда бѣломорская сельдь вытѣснитъ дешевую привозную, идущую для народнаго потребленія. При дешевомъ товарѣ, потребленіе его будетъ рости и районъ расширяться, что въ свою очередь увеличитъ и улучшитъ промыслы. Селедку будутъ ловить въ Кеми, Княжей, Ковдѣ, Кандалакшѣ, Умдѣ, Поноѣ, Онегѣ и т. д., гдѣ она теперь гуляетъ стаями и вновь уходитъ безслѣдно въ океанъ. Опредѣлить до какой цифры можетъ дойти этотъ промыселъ при устройствѣ канала—весьма рискованно. Въ видѣ сравненія можно указать на нефтяное дѣло. Кто за десять лѣтъ могъ пророчить, что нефти въ Россіи будетъ добываться 90 милл. пудовъ? Или, кто при академикѣ Бэрѣ предсказывалъ, что каспійской сельди будетъ вывозиться 15.000,000 п.? Бѣлое море и Мурманъ не бѣднѣе Каспійскаго, и сельдяной промыселъ легко можетъ высылать по каналу внутрь Россіи 5.000,000 пудовъ въ годъ.

Теперь нѣкоторое количество сельди съ Бѣлаго моря высылается только зимнимъ путемъ. Это потому, что только зимній путь возможенъ въ ту бездорожную сторону; но если закрыть и зимнюю дорогу, тогда сельдей вовсе не будутъ провозить съ Поморья. Государство стремится, чтобы богатства страны не пропадали. Отпускаютъ даромъ лѣсъ для судостроенія, дозволяютъ безпошлинный ввозъ соли, не облагаютъ сборомъ казенныя воды и проч., но все это не ведетъ ни къ чему для эксплоатаціи тѣхъ стай сельдей, которыя сами идутъ въ руки, и вновь исчезаютъ, потому что безъ путей сбыта ихъ не для чего ловить.

Къ самарской пшеницѣ протянули желѣзную дорогу, чтобы степи не лежали втуне. На Бѣломъ морѣ стаи сельдей уподобляются обильному урожаю хлѣба. Если пшеница осыплется, то слышны упреки на плохое хозяйство, а если рыба уходитъ изъ рукъ, то слышно только оправданіе, что „всегда такъ было“. Своя домашняя рыба уходитъ изъ рукъ, а взамѣнъ ее изъ-за границы покупаютъ на 10 милл. рублей, и такъ будетъ до тѣхъ поръ, пока Бѣлое море не соединятъ каналомъ съ Онежскимъ озеромъ. Здѣсь выставлено, что по каналу провезутъ сельдей

5 милл. пудовъ въ годъ. Цифра эта не зависитъ отъ количества сельдей, которыхъ несчетное число; эта цифра въ зависимости отъ свободныхъ рукъ. Ничтожное населеніе Поморья не успѣетъ больше наловить, посолить, укупорить и отправить. Если-же будутъ приходить стороннія руки, какъ теперь приходятъ для сѣнокоса на Кубань, то эта цифра можетъ возрости и вдвое. Что-же касается до сбыта и до покупателей, то для сто-милліоннаго народа Россіи нужно очень много милліоновъ пудовъ, чтобы скудный обѣдъ этого населенія хотя по праздникамъ усластить рыбой.

Мурманская рыба точно также далеко еще не дошла до настоящаго своего развитія. Русскіе консулы въ Гаммерфестѣ указываютъ на рутинность русскихъ промысловъ, на полное отсутствіе интеллигентныхъ людей и на поголовную бѣдность промышленниковъ, какъ на причины плохихъ улововъ. Опытный фактористъ И. И. Зебекъ въ своихъ докладахъ обществу содѣйствія торговому мореходству перечислялъ мѣры, которыя приняты въ Норвегіи, въ Америкѣ и на Ньюфаундлендѣ для поднятія промысловъ. Г. Зебекъ привозилъ изъ Америки кошели-невода для наживки, морозники, образцы ледниковъ и т. д. Онъ-же пропагандировалъ: телеграфъ по Мурману, развозъ наживки, крѣпкій засолъ въ чердакахъ и въ бочкахъ, способъ ловли на поддевъ и т. д. Кончилъ однако тѣмъ, что ушелъ съ Мурмана, потому что безъ интеллигентнаго труда промыселъ на Мурманѣ обреченъ на застой. Улучшеніе-же можетъ быть только съ притокомъ свѣжихъ силъ и капиталовъ; а этотъ притокъ въ полной зависимости отъ путей сообщенія. Отъ нихъ-же зависитъ и сбытъ товара внутрь Россіи; будь этотъ сбытъ постоянный въ продолженіе лѣта, тогда наше Поморье не было-бы въ зависимости отъ нѣсколькихъ торговцевъ Маргаритинской ярмарки. Въ свою очередь и эти торговцы не были-бы связаны тѣснымъ зырянскимъ райономъ и дорогимъ зимнимъ путемъ.

Въ 1887 г. изъ Архангельска зимнимъ путемъ провезено въ Петербургъ рыбнаго товара 300,000 пудовъ. Провозъ стоитъ ½ милліона рублей; и это повторяется ежегодно. Сумма эта отнимается отъ промышленниковъ, она дѣлаетъ товаръ дороже, ограничиваетъ кругъ покупателей и стѣсняетъ промыселъ. Между

тѣмъ 300,000 пудовъ при каналѣ были-бы провезены на 10-ти судахъ, что стоило-бы maximum 45,000 рублей и ½ милліона могли-бы идти на болѣе выгодную мѣновую торговлю съ Норвегіей. Тогда Норвегія на нашъ хлѣбъ, доставленный тоже по каналу, отпустила-бы не 674,000 пудовъ трески и сайды, а вдвое болѣе. Треска могла-бы распространяться въ употребленіи по внутреннимъ губерніямъ Россіи. Треска, по отзывамъ рабочихъ, имѣетъ въ себѣ особое свойство пріучать вкусы потребителей. Она туго прививается, на первое время не нравится, но когда къ ней привыкнутъ, то ее считаютъ вкуснѣйшей и питательнѣйшей пищей. Районъ ея будущаго распространенія, вѣроятно, займетъ всѣ западныя и центральныя губерніи. На первое-же время по открытіи канала надо ждать, что ее привезется половина того количества, которое привозится изъ за границы т. е. 1,000,000 пудовъ.

Металлы. *О чугунѣ, желѣзѣ, сталн, мѣди и свинцѣ* достаточно распространено въ части 1-й этого изслѣдованія. По таможенному обзору видно, что въ 1885 г. привезено изъ-за границы и Финляндіи въ Россію:

чугуна въ штыкахъ и лому	12.240,298 п.	на	7.897,092 р.
желѣза сортоваго всякаго	5.190,671 „	„	10.887,744 „
стали сортовой и въ болванкахъ	388,513 „	„	1.355,506 „
мѣди красной и зеленой	236,292 „	„	2.819,098 „
свинца въ слиткахъ	544,044 „	„	1.403,831 „
свинцовая зола, глеть	145,264 „	„	378,495 „
Итого	18.745,082 п.	на	24,739,766 р.

Вотъ отъ какой массы чужихъ металловъ государственное хозяйство должно освободиться. Правительство пока приступило къ первой, хотя и тяжелой для населенія мѣрѣ,—къ *высокой пошлинѣ* на этотъ привозъ. Опытъ одного года доказалъ, что новая система таможеннаго покровительства самостоятельной желѣзной промышленности не зрошла безслѣдно. Со времени изданія этого закона два передѣлочные завода въ Екатеринославѣ — Брянскій и Варшавскій стали самостоятельными заводами; въ царствѣ Польскомъ дѣлаются перестройки для самостоятельныхъ заводовъ; на Уралѣ, колыбели нашего горнаго дѣла, теперь строятся четыре новыхъ доменныхъ печи и въ слѣдующемъ году будетъ приступ-

лено къ постройкѣ еще нѣсколькихъ доменъ. Но одной пошлиной нельзя вполнѣ поднять металлургическое производство въ Россіи. Необходимо, чтобы рядомъ съ этой отрицательной мѣрой, т.-е. съ запретомъ чужаго металла, шли положительныя мѣры. Однимъ изъ сильнѣйшихъ способовъ къ водворенію металлургическаго дѣла должны быть устроенные дешевые пути. Проектированный каналъ, съ перваго же года своего открытія, послужитъ толчкомъ для всего Заонежья и оживитъ этотъ край. По каналу повезутъ кирпичъ, цементъ, известь, глину, строительный матеріалъ; потомъ руду, дрова, уголь, флюсъ и наконецъ—готовый металлъ.

По отзыву знатока рудныхъ богатствъ Олонецкой губерніи, бывшаго начальника Олонецкихъ горныхъ заводовъ В. В. Перловскаго,—лежащія на пути проектируемаго канала два рудоносныя озера *Сегозеро* и *Выгозеро* и сопровождающія эти озера болота, могутъ предоставить ежегодную эксплоатацію рудъ до 6,000,000 пудовъ и для проплавки ихъ можетъ быть выдвинуто древеснаго угля или торфа до 3.500,000 пудовъ и флюса (известняковъ и доломитовъ) до 500,000 пудовъ. При такомъ богатствѣ озерныхъ и болотныхъ рудъ, безъ сомнѣнія, горнозаводское дѣло станетъ здѣсь на твердую почву и вывозъ готоваго металла, взамѣнъ заграничнаго, будетъ простираться до 3 милліоновъ. Слѣдовательно, съ развитіемъ горнозаводской промышленности въ краѣ, по каналу можно ожидать грузовъ до 10 милл. пудовъ.

Для устройства чугунно-плавильныхъ и желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ, а также для ежегоднаго ремонта ихъ понадобятся тоже милліоны пудовъ. Нельзя упускать изъ вида, что въ этомъ краѣ нѣтъ пока никакой промышленности и поэтому кирпичъ придется подвозить со стороны. За неимѣніемъ же лѣтнихъ дорогъ, весь древесный матеріалъ для построекъ, хворостъ и лѣсъ для плотинъ, даже мохъ и глина и тѣ пойдутъ водянымъ путемъ. Все это можно предположить въ *1.000,000 пудовъ*.

Мѣди изъ Финляндіи въ 1885 г. привезено *14,297 пудовъ* на 114,235 рублей. Она также обложена высокой пошлиной для покровительства домашнему дѣлу и въ виду обилія заявокъ можно ждать, что это количество будетъ вырабатываться въ Заонежьѣ. Мѣдь.

На 14 т. п. мѣди надо 60 т. п. руды и до 40 т. пуд. горючаго, итого 100,000 пудовъ.

Мѣди вообще привезено въ Россію 236,292 пуда на 2.819,098 р. Цѣна ей 12 кред. рублей за пудъ, а пошлина отъ 1½ до 2 руб. золотомъ, т.-е. болѣе чѣмъ 25% стоимости. Такое обложеніе можетъ совершенно вытѣснить привозную мѣдь и она вся будетъ вырабатываться въ Россіи. Но такъ какъ это товаръ дорогой и можетъ вытерпѣть перевозку съ Урала, гдѣ мѣдныя руды богаче заонежскихъ, то здѣсь и предположенъ только финляндскій размѣръ производства. Надо полагать, что будутъ разработываться однѣ наиболѣе содержательныя руды.

Свинецъ и зола его (глетъ) могутъ разрабатываться только въ Кольскомъ уѣздѣ, гдѣ руды богаты. Но такъ какъ тамъ населенія мало, то выплавки свинца ожидать нельзя. Что же касается до глета (зильберглетъ), который не требуетъ заводскихъ сооруженій, то вѣроятно его будутъ добывать и онъ пойдетъ по каналу. Глетъ идетъ на глазурь или обливъ глиняной посуды, которая въ послѣднее время входитъ общее употребленіе. Ничто не предвѣщаетъ, чтобы требованіе на обливную посуду прекратилось, поэтому глетъ будетъ спрашиваться. А такъ какъ этотъ дешевый товаръ (2½ руб. пудъ), дальней перевозки выдержать не можетъ, то слѣдуетъ предположить, что каналъ вызоветъ добычу его на Сѣверѣ и перевезетъ 100,000 пудовъ *).

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній, съ положительною достовѣрностью можно утверждать, что по проектируемому каналу, съ постепеннымъ развитіемъ торговли и промышленности, всѣхъ грузовъ съ сѣвера на югъ и обратно (не считая строевыхъ лѣсовъ) предстоитъ до 33 милліоновъ пудовъ, которые вмѣстѣ съ сплавляемыми лѣсами дадутъ доходъ каналу, приблизительно около 770,000 руб., что составитъ болѣе 9% на сумму предполагаемой стоимости его (8 милліоновъ). Подробныя свѣдѣнія о всѣхъ грузахъ, нынѣ существующихъ и предположенныхъ по

*) Собственно глета очень много, но населенія мало, почему, по зимнимъ путямъ вывезти не успѣетъ больше къ морскому берегу.

устройствѣ канала, съ обозначеніемъ въ отдѣльной графѣ доходности, указаны въ особой сводной вѣдомости (приложеніе III).

При опредѣленіи проходной платы съ пуда приняты во вниманіе соображенія частныхъ предпринимателей, производившихъ изысканія въ 1869, 1870, 1871 и 1874 годахъ и предлагавшихъ устроить путь на свои средства. Въ видахъ возмѣщенія затратъ Правительства, увеличенный сборъ за проходъ судовъ по каналу съ болѣе цѣнными грузами можно бы установить безъ всякаго стѣсненія, такъ какъ путь этотъ предоставитъ громадныя выгоды торговцамъ дешевою доставкою грузовъ.

Указанное выше количество грузовъ предоставитъ работу болѣе 1,100 судамъ, поднимающимъ по 30,000 пудовъ каждое.—Весьма естественно, что такое движеніе разовьется только тогда, когда разовьется сама жизнь въ Заонежьѣ, когда явятся туда капиталы и установится наплывъ рабочихъ рукъ со стороны, изъ другихъ губерній.

Кромѣ 1,100 судовъ, которыхъ надо ждать съ развитіемъ дѣла, каналъ съ перваго же года своего открытія удешевитъ доставку бревенъ къ Бѣлому морю и къ Онежскому озеру. Если считать при нынѣшнемъ размѣрѣ выгонки лѣса, 200,000 бревенъ, то получится сбереженіе не менѣе, какъ по 30 к. на бревно. Это сбереженіе не пропадетъ безслѣдно для государственнаго лѣснаго богатства; на эту сумму можно будетъ повысить цѣну товарнаго лѣса. Вмѣстѣ съ этимъ удешевленіе доставки до Бѣлаго моря дастъ возможность лѣсоторговцамъ раздѣлывать короткій и мелкосортный лѣсъ, который теперь пропадаетъ въ лѣсу, потому что не можетъ дать выгоды при дорогомъ сплавѣ. Лѣсъ.

Точно также сплавъ къ Онежскому озеру расширится на всѣ дачи. Удешевленіе доставки лѣса до озера вызоветъ конкуренцію между покупателями, и тогда для казны получится возможность продавать изъ своихъ дачъ не одни бревна, но также дрова, корье, осину, деготь и уголь. Каналъ дастъ возможность устроивать лѣсопильные заводы внутри дачъ на тѣхъ рѣчныхъ быстринахъ, гдѣ теперь механическая сила воды течетъ безъ пользы. Устроенныя внутри водныхъ системъ лѣсопильни получатъ возможность сортовать лѣсъ болѣе правильно и раздѣлывать его не

на однѣ доски, но также шпалы, клепки, ящики, дрова и т. д. Все это не будетъ сжигаться на огневищахъ, какъ теперь дѣлается для очистки мѣста, а будетъ грузиться на суда и доставляться на рынки. Какая-бы ни была ничтожная цѣна этихъ отбросовъ, она не будетъ какъ теперь превращаться въ дымъ и разноситься вѣтромъ, а пойдетъ въ пользу казнѣ и населенію. Кромѣ того продажа этихъ отбросовъ уменьшитъ стоимость товарныхъ сортовъ и тѣмъ повыситъ таксу казенныхъ лѣсовъ.

Удешевленіе цѣны сплава бревенъ до портовъ дозволитъ покупателямъ платить лишнія копѣйки за вывозъ бревенъ изъ лѣса къ берегамъ рѣкъ. Въ части 1-й было указано, что теперь срубка и вывозъ бревенъ производятся только узкими полосами вдоль рѣкъ, на 3—4 версты отъ берега. Прибавка денегъ за вывозъ расширитъ эти полосы на нѣсколько процентовъ, и значитъ введетъ въ эксплоатацію большую площадь лѣсовъ, а это опять-таки выгодно отразится на попенныхъ деньгахъ въ казнѣ.

Нынѣ совершенно не вывозится изъ края осина, которая растетъ быстро, въ 40 лѣтъ достигаетъ спѣлости, и потомъ какъ перестойная, загниваетъ внутри, проростаетъ грибами (трутомъ) и дѣлается негодной. Плотная и чистая осина идетъ на спички, всегда въ спросѣ и по своему возрасту $^1/_{40}$ часть ея могла-бы вырубаться на продажу, безъ истощенія дачи. Кромѣ того изъ осины дѣлаютъ бумажную массу, лопаты, корыта, ночевки, обечки для ситъ и рѣшетъ и много другихъ вещей. Все это такой дешевый матеріалъ, который можетъ выдержать только доставку по водѣ на судахъ.

Бревна по всѣмъ рѣкамъ сплавляются теперь розсыпью, люди ихъ провожаютъ до озеръ; на большихъ озерахъ вяжутъ кошели, которые и передвигаются завезеннымъ якоремъ и шпилемъ. Работа медленная, а на большихъ озерахъ опасная какъ для жизни людей, такъ и для лѣсныхъ гоновъ, которыя часто разбиваются бурями. При каналѣ всѣ плоты, какъ только подойдутъ къ устроенному пути, будутъ сплочиваться въ многоярусные плоты, которые по озерамъ будутъ буксироваться пароходами, а по рѣкамъ конной тягой по бечевникамъ. Чрезъ это всѣ сгонщики лѣса освободятся и направятъ свой трудъ на ту производительную ра-

боту, которая пока еще не можетъ быть замѣнена животной или паровой силой.

Развитіе промысловъ.

Эта разумная людская сила, въ связи съ той механической силой, которая теперь пропадаетъ, на безчисленныхъ падунахъ (водопадахъ) въ Заонежьѣ, обѣщаетъ богатое развитіе *заводской и фабричной производительности въ краѣ*. Не говоря о будущей передачѣ водяной механической силы на разстоянія, чѣмъ теперь заняты болѣе промышленныя государства, заонежская водяная сила получитъ примѣненіе на мѣстѣ, на берегахъ рѣкъ и рѣчекъ и почти безъ плотинъ и дорогихъ сооруженій *).

Руда.

Главное примѣненіе нужно ждать сперва къ лѣсному и рудному дѣлу. Подъ покровительствомъ дорогихъ пошлинъ всѣ, нуждающіеся въ чугунѣ и желѣзѣ, заводы устроятъ въ краѣ свои отдѣленія для полученія сыраго матеріала. Съ первыми годами открытія канала устроятся заводы близъ озеръ богатыхъ рудой. Къ этимъ чугуно-плавильнымъ заводамъ будетъ подвозиться руда, содержащая большой процентъ желѣза, которая, вѣроятно, быстро перейдетъ въ долгосрочныя аренды коммерсантовъ. Глядя на нихъ, промышленные люди будутъ устраивать домны близъ озеръ и болотъ съ рудой, болѣе бѣдной по проценту, которая не выдержитъ дальней перевозки. Съ этихъ чугунно-плавильныхъ заводовъ товаръ пойдетъ на чугунно литейные и желѣзо-дѣлательные заводы, расположенные въ Петербургѣ и его окрестностяхъ. Изъ Петербурга, впослѣдствіи, съ дорогаго топлива, помѣщенія и содержанія, заводы переселятся поближе къ рудѣ, къ дешевому горючему и къ даровой водяной силѣ. Водяная сила сперва будетъ только воздуходувная и молотобойная, а затѣмъ явится прокатная, плющильная, точильная, полировочная и въ прочихъ разнообразныхъ примѣненіяхъ. Рядомъ явятся механическія заведенія, а они въ свою очередь расплодятъ побочный кустарный промыселъ. Словомъ, устроенный каналъ въ Заонежьѣ повторитъ исторію горнаго дѣла и металлургическаго развитія Урала, Жиздры, Выксы и другихъ нашихъ рудныхъ гнѣздъ. Если-бы сто

*) Почти всѣ рѣчки текутъ въ крѣпкихъ берегахъ, имѣютъ скатистую воду между обширными тихими плесами, какъ бы естественными прудами-резервуарами.

лѣтъ назадъ въ этихъ мѣстахъ не было дано толчка къ движенію, то теперь Россія не стояла-бы на настоящемъ уровнѣ среди европейскихъ государствъ.

Ежегодный привозъ въ Россію на 25 милл. рублей, показываетъ, что безъ оживленія новыхъ рудныхъ богатствъ, старыя рудныя мѣста не могутъ удовлетворить нуждъ населенія. Въ 1874 г. всего въ горномъ дѣлѣ Россіи обращалось 244,369 человѣкъ *). Тогда уже чувствовался недостатокъ этого числа рабочихъ; требованіе на желѣзо росло, поднималась цѣна металла и цѣна рукъ,—но дѣлу не помогало. Въ 1874 году Правительство, чтобы водворить *стальное рельсовое* производство въ Россіи дало Н. И. Путилову заказъ на 4 милліона пудовъ рельсовъ по 2 руб. 37 коп. за пудъ. Въ то время въ Германіи цѣна стальныхъ рельсовъ была 1 р. 37 к. пудъ. Это значитъ, что для поощренія петербургскому заводу было дано 4 милл. рублей, а дѣло не водворилось. Сумма эта составляетъ половину стоимости проектированнаго Бѣломорскаго канала, и будь тогда каналъ осуществленъ, то увеличеніе горныхъ рабочихъ въ Заонежьѣ давало-бы теперь три милліона пудовъ ежегодно.

Разсчетъ этотъ можно приравнять: къ *Шайтанскимъ* заводамъ г. Берга въ Вятской губерніи. Тамъ 1,300 рабочихъ даютъ въ годъ: 300,000 пуд. чугуна, 150,000 пудовъ листоваго желѣза и 60,000 пуд. ваграночнаго литья. *Верхотурскіе* заводы при 4,800 рабочихъ производятъ 1½ милліона пудовъ чугуна. *Сысертскіе* заводы, переходятъ съ дровъ на торфъ, и на нихъ 6,000 рабочихъ даютъ 1 милліонъ пудовъ чугуна и 700 тысячъ пудовъ желѣза **).

На этихъ разнообразныхъ заводахъ приходится 306 пуд. выработки на каждаго рабочаго. Слѣдовательно, на 3 милл. пудовъ надо 10,000 человѣкъ.

Нынѣ же во всемъ обширномъ богатомъ рудами Олонецкомъ краѣ въ горнозаводскихъ работахъ участвуетъ 524 чел., въ вспомогательныхъ работахъ 573 чел., итого 1097 чел. Паровыхъ ма-

---

*) Горный Журн. 1876 г.

**) „Екатеринбургская выставка въ 1887 г.“. Русская Мысль“ 1887 г.

шинъ и локомобилей 8, въ 216 паровыхъ силъ, водяныхъ колесъ и турбинъ 16, въ 383 лошадиныхъ силы. Тѣ же озерныя и болотныя руды, которыя могли-бы служить на пользу, лежатъ втуне, а рабочія руки ищутъ дѣла въ отхожихъ промыслахъ, переполняютъ Петербургъ и эвакуируются оттуда опять домой объѣдать семейныхъ.

Новый высокій таможенный тарифъ наложенъ на металлъ для того, чтобы укоренить рудное дѣло внутри Россіи, дабы избавиться зависимости отъ иностраннаго производства. Къ 1 декабря 1887 г. желѣзныхъ дорогъ у насъ 26,213 верстъ. На верстѣ въ одинъ путь положено по 4,200 пудовъ желѣзныхъ рельсовъ *), которые теперь замѣняются стальными; слѣдовательно надо уложить 110 милл. пудовъ. Потомъ потребно на новыя дороги, на вторые пути и на ремонтъ всѣхъ дорогъ. Безъ устройства новыхъ заводовъ ежегодный расходъ не можетъ быть удовлетворенъ. Новый же тарифъ обогатитъ прежніе заводы, вызоветъ двухъ, трехъ капитальныхъ предпринимателей, но прочнаго дѣла не создастъ. За границей желѣзная промышленность идетъ быстро впередъ, и для того, чтобы идти въ уровень съ ней, недостаточно поддержки однихъ крупныхъ предпринимателей, необходимо внѣдрить дѣло въ цѣломъ краѣ. Заонежье вполнѣ создано къ этому и водный путь черезъ него дастъ ему общее движеніе. Выше было указано на Финляндію; одинаковыя причины даютъ и одинаковыя слѣдствія: безъ Саймінскаго пути, Финляндія не выстроила-бы дешево своихъ 1450 верстъ желѣзныхъ дорогъ и не высылала-бы къ намъ ежегодно $1^1/_2$ милл. пудовъ металловъ. Какъ статика относится къ динамикѣ, такъ и покой относится къ движенію. Рядомъ съ руднымъ производствомъ оживутъ лѣса, рыбныя озера, сѣнокосныя поляны, сѣяніе льна, картофеля, рѣпы, скотоводство, огороды и всевозможные кустарные промыслы.

Механическая водяная сила получитъ широкое примѣненіе къ разработкѣ дерева, пилкѣ и шлифовкѣ мрамора, діорита и другихъ минераловъ. Дешевое топливо привлечетъ стеклянные заводы, начиная отъ полуштофовъ до зеркалъ и хрустальныхъ вазъ. Нынѣ стекла привозится изъ Финляндіи ежегодно около 150,000 Стекло.

*) Горн. Журн. 1878 г. т. II. К. Скальковскій „Горноз. произв. Россіи“.

пудовъ, а вообще изъ-за границы 285,000 пудовъ *). Зеркалъ привозится около $5^3/_4$ милл. квадр. вершковъ съ амальгамой и безъ оной. Сторона этого квадрата равняется 150 аршинамъ, а площадь 2,500 кв. саженъ, т. е. десятина и сто саженъ. Матеріалъ для зеркалъ есть въ краѣ, рабочіе нуждаются въ заработкѣ; особаго искусства для простыхъ зеркалъ не требуется; главная затрата при приготовленіи зеркалъ идетъ на топливо и на шлифовку. Въ Заонежьѣ это производство вѣроятно водворится, потому что нигдѣ такого обилія водяной силы для шлифовки не находится вблизи Петербурга, главнаго потребителя зеркалъ и зеркальныхъ стеколъ.

Мельницы. Водяная сила этого края, въ связи съ каналомъ и проходъ черезъ него ржи и пшеницы разовьетъ *мукомольное дѣло*. Здѣсь пойдутъ въ продажу дорогой цѣной обойка, отвѣски и отруби съ мельницъ; къ тому же, зерно изъ Рыбинска можетъ идти въ судахъ по каналамъ розсыпью. Размолотое зерно можетъ сортироваться, сообразуясь съ заграничнымъ требованіемъ. Все, что не пойдетъ заграницу, послужитъ продовольствіемъ въ Заонежскомъ краѣ и Поморьѣ, гдѣ нѣтъ своей пшеницы. Тѣ же сорта муки, которые требуются въ Англіи и Норвегіи, могутъ укупориваться въ бочки, подобно американской укупоркѣ. Тамъ дѣлаются тонкія бочки, вмѣщающія 6 пудовъ пшеничной муки. Укупорка эта прекрасно переноситъ водяную доставку, мука не впитываетъ въ себя сырости, и остается также пухла и свѣжа, какъ на мельницѣ.

Лѣсу и обручей въ Заонежьѣ такъ много, что укупорка муки въ бочки обойдется дешевле, чѣмъ укупорка въ мѣшки. Нагрузка, выгрузка и храненіе въ бочкахъ не дороже мѣшковой, фрахтъ одинаковъ. Въ случаѣ заминки дѣлъ съ хлѣбомъ, неразмолотое зерно лучше сохраняется въ сыромъ климатѣ, чѣмъ мука. Точно также, помимо водяной силы, здѣсь, на дешевыхъ дровахъ, могутъ возникнуть паровыя мукомольныя мельницы, какъ для мѣстнаго употребленія, такъ и для отпуска муки за границу.

Водяная сила. Въ недалекомъ будущемъ водяная сила, какъ возбудитель электричества, дастъ неисчислимыя приложенія въ металлическомъ

*) Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1885 годъ.

производствѣ. Каналъ пройдетъ вдоль такой массы пороговъ, что ихъ общая сила сравняется съ Ніагарой въ примѣненіи къ дѣлу.

Нельзя не сопоставить цифръ потребленія собственно желѣза. Сѣверо-Американскіе Штаты на 50 милл. жителей расходуютъ 376 милл. пудовъ *), а Россія на 100 милліоновъ жителей только 22½ милл. пудовъ **). Между тѣмъ экономисты количествомъ потребляемаго желѣза мѣряютъ развитіе народовъ. Безъ призванія къ жизни Заонежскаго края для эксплоатаціи своихъ рудныхъ богатствъ, невозможно сѣверо-западному району Россіи отдѣлаться отъ заграничнаго желѣза. Пермскіе заводы хотя и связаны съ этимъ райономъ водянымъ путемъ, но доставка чугуна и желѣза отъ Чусовой до Невы меньше 35 к. съ пуда не обходится ***). Эта цѣна слишкомъ высока для такого дешеваго и необходимаго для всѣхъ товара.

Расходы доставки.

Расходы же доставки чугуна, желѣза и другихъ товаровъ по Бѣломорскому каналу, въ оба направленія, будутъ самые ничтожные и вѣроятно не превысятъ одной копѣйки съ пуда за 100 верстъ. Каналъ будетъ имѣть 225 верстъ и, при 1/100 к. за пудоверсту доставка отъ Бѣлаго моря до Онежскаго озера обойдется 2¼ к. съ пуда за весь путь, кромѣ нагрузки и выгрузки. Надо замѣтить, что уровень естественнаго и устроеннаго пути между шлюзами будетъ доведенъ до нуля; слѣдовательно конная тяга по бечевникамъ и буксирами на озерахъ не превыситъ существующую цѣну доставки по Маріинскому пути; при чемъ, не смотря на мелководіе и неустройство р. Шексны на Маріинскомъ пути, доставка хлѣба отъ Рыбинска до Петербурга колебалась въ 1887 году отъ 6½ до 10 к. съ пуда. При обратныхъ грузахъ, вверхъ Невы, Свири и внизъ по Шекснѣ, отъ Петербурга до Рыбинска —отъ 8 до 12 к. съ пуда.

---

*) Русская Мысль 1887 г. Дек. „Научный Обзоръ".

**) Оффиц. отчетъ за 1884 г.

***) Докладъ управляющаго, конторой г. Демидова кн. Санъ-Донато В. Д. Бѣляева въ Общ. сод. пром. и торговли „о необходимости повышенія пошлинъ на желѣзо и чугунъ".

Цѣны 1887 года ниже нормальныхъ для Маріинскаго пути, но вполнѣ могутъ служить мѣриломъ для будущаго Бѣломорскаго пути. На Маріинскомъ пути maximum достигаетъ до 11,8 к. съ пуда, когда при урожаѣ хлѣба въ низовыхъ губерніяхъ и при требованіи его для вывоза заграницу, волжскій караванъ разомъ скопится въ Рыбинскѣ *). Потомъ тамъ на высоту фрахта вліяютъ: состояніе воды въ рѣкѣ Шекснѣ, неисправность бечевниковъ, цѣны овса для коноводовъ, здоровье лошадей, время сѣва или другихъ работъ и т. д. Къ тому же, караванъ отъ Рыбинска къ Петербургу насчитываетъ 10 смѣнъ, или 10 способовъ тяги, то онъ идетъ за обыкновеннымъ пароходомъ, то за туэромъ, то его тащатъ лошадьми, то тянетъ людская сила; при всякой смѣнѣ невольная передача денегъ. При всемъ этомъ въ среднемъ выводѣ за 7 лѣтъ оказывается, что maximum фрахта былъ $^1/_{69}$ коп. за пудоверсту, а minimum $^1/_{104}$ коп. за пудоверсту **).

Собственно по каналамъ въ 1887 г. были фрахты: отъ Вытегры до Вознесенья (70 верстъ) отъ 4 до 8 руб. за 4 лошади, за судно въ 20,000 пудовъ; по каналу Императора Александра II (102 версты) за 4 лошади и 20 тыс. пуд. клади отъ 12 до 20 р. Это составляетъ 0,1 к. за 100 верстъ съ пуда, или 0,001 коп. за пудоверсту, собственно за тягу.

Примѣняясь къ этимъ цѣнамъ, можно ждать, что и на Бѣломорскомъ каналѣ цѣны фрахтовъ собственно за тягу не будутъ выше ихъ. Дороже будетъ потеря времени на многочисленныхъ шлюзахъ, но фрахтъ за весь путь отъ Бѣлаго моря до Петербурга не превыситъ $^1/_{100}$ к. за пудоверсту.

Такъ какъ отъ Повѣнца до Вознесенья, а также обратно, движеніе пока самое ничтожное, то нельзя разсчитывать, чтобы оно не понизилось, когда тутъ явится конкуренція. Въ настоящее время изъ Повѣнца въ Вознесенье везутъ только лѣсъ, да соленую треску на галіотахъ подъ парусами, или на полулодкахъ за па-

---

*) „Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ". А. А. Клопова.

**) Тамъ же.

роходомъ, а изъ Вознесенья въ Повѣнецъ хлѣбный товаръ. Цѣну за провозъ по Онежскому озеру считаютъ около 2 к. съ пуда.

Въ Вознесеньѣ пути отъ Бѣлаго моря и отъ Рыбинска совпадаютъ и поэтому они будутъ одинаковы. Нынѣ по Свири за полулодку въ 20,000 пудовъ берутъ отъ 90 до 130 руб. *). Отъ Сермаксъ до Шлиссельбурга, за 4 лошади, за это же судно берутъ отъ 17 до 35 р. За буксировку этого судна отъ Шлиссельбурга до Петербурга отъ 15 до 25 р. Такъ что тяга и буксировка судна въ 20 тыс. пуд. отъ Вознесенья до Петербурга обходится отъ 120 до 190 р.; обратно—столько же.

Плата эта лежитъ на судохозяевахъ, которые сверхъ этой суммы за доставку товара берутъ съ кладчиковъ огульную цифру и не руководствуются ничѣмъ, кромѣ нужды и требованія. По словамъ судохозяевъ, они должны выручить стоимость постройки судна или годовое его погашеніе, подъемъ судна вверхъ на зимовку, водяные и городскіе расходы, ремонтъ, содержаніе команды и процентъ на капиталъ. Когда клади мало и суда въ маломъ требованіи, то идетъ борьба между судохозяевами денежными и бѣднотой изъ-за клади. Бѣднота спускаетъ цѣну, лишь-бы взять кладь и хоть сколько-нибудь добыть денегъ на путину, чтобы прокормить команду. А денежные люди у нихъ перебиваютъ тѣмъ, что ничего не берутъ впередъ, и разсчетъ за доставку получаютъ въ Петербургѣ и, часто, по сдачѣ товара. Такая конкуренція довела въ 1887 г. цѣну доставки до 6½ к. съ пуда изъ Рыбинска въ Петербургъ.

При этой цѣнѣ за полулодку, емкостію въ 20,000 пуд., судохозяинъ получаетъ 1,300 руб. И вотъ ихъ показаніе: стоимость лодки съ оснасткой, бечевой, якорями и проч. 1,500 р.; команды 5 человѣкъ, съ пищей на всю путину, 120 руб.; пароходу, туэру и коноводамъ 380 р., водяныхъ расходовъ разныхъ 100 р. Всего на первый годъ потребно 2,100 р., а выручки было только 1,300 руб., такъ что въ 1887 году безденежные люди продали свои полулодки за 500—600 р. и болѣе 100 и 200 р. получили за навигацію убытка.

---

*) Тамъ же.

При цѣнѣ фрахта отъ Рыбинска до Петербурга 10 к. съ пуда, полулодка въ 20,000 пудовъ доставивъ кладь до порта, получитъ 1,400 руб. денегъ *). За обратный путь до Рыбинска порожнее судно платитъ 400 руб., такъ что въ навигацію очищается до 1,000 р. Полулодка служитъ 5 лѣтъ и потомъ продается въ Петербургѣ за 300 и 400 р. для доставки дровъ. Промыселъ очень выгодный, если есть требованіе на хлѣбъ въ Петербургскомъ портѣ. Этотъ выгодный промыселъ развилъ конкуренцію и теперь чувствуется недостатокъ клади для умножающихся поставщиковъ. По словамъ поставщиковъ, изъ цѣны 10 к. съ пуда, отъ Рыбинска до Вознесенья они считаютъ 6 коп. и отъ Вознесенья до Петербурга—4 коп. Обратно—та же цѣна, потому что клади очень мало, а порожнихъ судовъ много. Въ 1887 году везли рельсы отъ Петербурга до Костромы за 8 коп. съ пуда.

Изъ приведенныхъ цифръ можно предположить, что *доставка продуктовъ по Бѣломорскому каналу въ оба направленія*, въ среднемъ будетъ обходиться отъ Петербурга до Сорокъ 8 к. съ пуда, при колебаніяхъ - отъ 6 до 10 коп. съ пуда. Большихъ разностей minimum'а и maximum'а трудно ожидать, потому что тутъ не будетъ единовременнаго скопленія каравана, какъ въ Рыбинскѣ, лошади окреснаго населенія лѣтомъ менѣе заняты полевой работой, чѣмъ на Шексинѣ, Бѣлозерьѣ и пр. Главное же—на Бѣломорскомъ устроенномъ пути не будетъ такой прихотливой рѣки какъ Шексна, которая ломаетъ суда и своимъ меководьемъ и паузками поглощаетъ барыши.

Типъ судовъ.

Какой выработается типъ судовъ на новомъ каналѣ— тгадать трудно. Надо полагать, что тихвинки, маріинки и другіе изводители лѣса и труда не пойдутъ черезъ Онежское озеро. Поэтому годовые и двухгодовые суда будутъ исчезать изъ употребленія, и постепенно замѣняться баржами и полулодками болѣе крѣпкой постройки съ надежнымъ желѣзнымъ скрѣпленіемъ, и болѣе долговѣчными. Отъ этой ихъ долговѣчности будетъ зависѣть погашеніе капитала, фрахтъ, страховка, безопасность для людей и груза, и болѣе осмысленное отношеніе къ водоходному дѣлу, чѣмъ это видно на Маріинскомъ пути. Бѣломорскіе истые моряки не

*) Получитъ 2000 р., но надо вычесть 600 р. за путину.

преминутъ проходить каналъ и посѣщать петербургскій портъ на своихъ прекрасныхъ шкунахъ. Ладожскіе и Онежскіе галіоты, вѣроятно, многое позаимствуютъ въ постройкѣ и вооруженіи отъ шкунъ и, въ свою очередь, попытаютъ счастье въ Бѣломъ морѣ и въ Архангельскѣ.

Развитіе флота.

Внутри Заонежскаго края, всѣ Телекинскіе, Выгозерскіе, Воицкіе, Парандовскіе и другіе жители, которые, кромѣ воды, никакихъ другихъ лѣтнихъ путей не знаютъ, быстро разовьютъ водоходное дѣло. Ихъ тройники и карбасы выростутъ въ шкуны и яхты, чтобы для рыболовства выходить въ Бѣлое море не покрутчиками, а хозяевами. Они же изъ рыболововъ, при развитіи промысловъ въ краѣ, превратятся въ поставщиковъ продуктовъ между Архангельскомъ и Петербургомъ.

Бельгія, Голландія и Данія развили свои торговые флоты главнымъ образомъ каналами. Морскіе берега весьма мало представляютъ удобныхъ мѣстъ для постройки судовъ, для ихъ нагрузки, спокойной стоянки, зимовки, отдыха, сбереженія и т. д. Сооруженія на морскихъ берегахъ должны быть очень солидны и дороги, чтобы противостоять морскимъ волнамъ, прибоямъ и приливамъ. Каналъ изъ моря внутрь края, какъ-бы, продолжаетъ и удлиняетъ морской удобный берегъ для всѣхъ надобностей флота. Каждая деревня на берегу канала дѣлается спокойнымъ портомъ безъ всякихъ сооруженій. Каждая точка по берегу канала дѣлается морской пристанью безъ всякихъ приспособленій, только колъ для причала. Огромное число мореходовъ въ Голландіи живетъ внутри страны въ своихъ фермахъ на берегу каналовъ. Ихъ тупоносыя суда оснащаются и готовятся въ плаванія возлѣ самыхъ ихъ домовъ, часто нагружаются ихъ домашними продуктами, чтобы прямо изъ фермы идти въ другія государства. Лѣтъ двадцать назадъ эти суда сотнями стояли въ Петербургѣ на Невѣ, пока ихъ не замѣнили пароходы.

Точно также видно въ сосѣдней съ Заонежьемъ Финляндіи. Двухмачтовыя финляндскія мореходныя суда строятся внутри страны, далеко отъ моря. Дрова, масло, яйца, клюкву, картофель и др. продукты своего хозяйства финляндцы везутъ въ Петербургъ на своихъ судахъ, которыя зимуютъ у нихъ передъ окнами, на-

гружаются своими семейными, ведутся каналами своими лошадьми, а на морѣ—самими хозяевами. Эта домашняя семейная работа роднитъ финляндцевъ съ моремъ; каждый видитъ въ немъ корень своего благополучія, и свою трудную морскую жизнь они не заливаютъ виномъ, какъ бурлаки.

Въ совершенно такія же условія станетъ и Заонежскій край съ проведеніемъ черезъ него канала. Торговый флотъ понадобится для руды, металла, хлѣба, лѣса, рыбы и др., а заводить суда начнутъ тѣ прибрежные по каналу жители, которые теперь половину жизни проводятъ на озерахъ и рѣкахъ. Если они теперь не строятъ большихъ судовъ, такъ только потому, что ихъ нельзя провести черезъ пороги. Какъ только пороги уничтожатся и каналъ пройдетъ въ лѣса, то смѣло можно ожидать, что гребныя лодки будутъ замѣняться большими парусными судами, чтобы совершать не рѣчное, а большое плаваніе.

Точно также, доставка лѣса по каналу къ устью Выга сдѣлается втрое дешевле, чѣмъ нынѣ, и эта экономія пойдетъ на увеличеніе размѣра судовъ и ихъ лучшія морскія качества, что, въ свою очередь, повліяетъ на районъ плаванія, а съ нимъ и на промыслы.

Тѣ-же изъ поморовъ, которые и теперь имѣютъ деревянные корабли въ 200 и 300 тоннъ, свой парусный флотъ превратятъ въ паровой. Ожидать этого можно потому, что тогда треска и сайда съ Мурмана пойдутъ не въ Архангельскъ на Маргаритинскую ярмарку, а на каналъ. И не одинъ разъ во все лѣто, а какъ только накупятъ рыбы, то немедленно будутъ ее отвозить.

Современемъ этотъ деревянный паровой флотъ замѣнится стальнымъ паровымъ, выстроеннымъ въ Заонежскомъ краѣ, на верфяхъ будущаго Бѣломорскаго канала. Предсказанія эти опираются на подходящій примѣръ Каспійскаго моря, гдѣ въ 12 лѣтъ нефть создала флотъ въ 68 пароходовъ, подымающихъ 1.675,000 пуд. въ одинъ рейсъ. Богатства сѣвернаго края, хотя и будутъ состоять изъ 30 или 35 милліоновъ пудовъ, но эта масса исчезнетъ среди стомилліоннаго населенія Россіи, какъ теперь исчезаютъ керосинъ, соль, сахаръ и др. продукты, до сихъ поръ считающіеся роскошью въ крестьянствѣ.

Помимо этого внутренняго и каботажнаго плаванія, можетъ возникнуть и дальнее плаваніе въ Печору, Обь, Енисей, или кругомъ Скандинавіи въ Балтійское море. Зависитъ это отъ взглядовъ вѣка и международныхъ трактатовъ. Быть можетъ, строго національная политика въ Европѣ пересилитъ всѣ современныя гуманитарныя воззрѣнія и всѣ входы въ порты потеряютъ общую равноправность для всѣхъ народовъ. Къ такому времени каналъ и развитіе на немъ желѣзнаго промысла особенно пригодится.

Дальнее плаваніе, за послѣдніе десять лѣтъ, переходитъ въ руки сильныхъ капитальныхъ компаній, которыя въ состояніи заводить милліонные пароходы и на нихъ совершать срочные рейсы. Изъ такихъ рукъ дѣло нашимъ поморамъ не вырвать; эти сильныя компаніи оказываютъ такую же пользу, какъ главныя линіи желѣзныхъ дорогъ,—онѣ уравниваютъ цѣны между рынками сбыта и производства. Какъ главнымъ линіямъ служатъ подъѣздные пути, такъ и мелкій флотъ будетъ служить громаднымъ кораблямъ. Море можетъ всѣмъ дѣло дать, нужно только, чтобы былъ свободный доступъ въ него, тогда флотъ самъ собою разовьется.

Выгоды отъ флота.

При развитіи флота на Бѣломъ морѣ, на каналѣ и на Онежскомъ озерѣ можно будетъ ожидать тѣхъ же выгодъ, какія теперь видны въ губерніяхъ, прорѣзанныхъ желѣзными дорогами. Въ этихъ губерніяхъ всѣ продукты, которые производятся въ краѣ, поднялись въ цѣнѣ, а тѣ, которые привозились въ край, понизились; черезъ это увеличились промыслы и повысился заработокъ. Такихъ же выгодъ, даже въ большей мѣрѣ, можно ожидать и отъ развитія торговаго флота въ Заонежьѣ.

Въ большей мѣрѣ эти выгоды отразятся на Заонежскомъ краѣ потому, что главные продукты края: руда, лѣсъ, чугунъ и другіе, слишкомъ дешевы для желѣзно-дорожныхъ тарифовъ. Они могутъ выносить только водяную дешевую перевозку къ мѣстамъ нагрузокъ. Каналъ передъ желѣзной дорогой для мѣстнаго населенія имѣетъ еще ту выгоду, что на каналѣ можно грузить и выгру-

жать кладь во всякой точкѣ. На желѣзной дорогѣ надо кладь доставлять на станцію; точно также и брать ее только со станціи. На станціяхъ желѣзныхъ дорогъ за нагрузку, выгрузку, полежалое и т. д. взимается особая плата; на каналахъ, озерахъ и рѣкахъ всякій можетъ грузить самъ и за полежалое на бечевникѣ никакой платы не полагается *словомъ закона* *). Кромѣ того, желѣзныя дороги въ тѣхъ губерніяхъ, черезъ которыя онѣ прошли, отбили отъ сельскаго населенія выгодный извозный промыселъ; въ Заонежьѣ и этого не случится. Тамъ главный извозный промыселъ существовалъ развозкой мерзлой рыбы по зимнему пути. Каналъ въ это время будетъ подо льдомъ и часть его, быть можетъ, послужитъ даже вмѣсто зимней дороги черезъ горы. Мерзлая рыба не отойдетъ отъ заработка на ней извозомъ и торговлей.

Работа жителей.

Что же касается навигаціи по каналу, то долгое время большинство судовъ мѣстнаго флота, какъ озернаго, такъ и морскаго, будетъ принадлежать прибрежнымъ жителямъ. Точно также тяга бечевой, работа при пропускѣ черезъ шлюзы, подвозъ къ мѣстамъ нагрузокъ, сгонъ лѣса и руды по побочнымъ водянымъ путямъ и другія работы будутъ принадлежать мѣстнымъ жителямъ. Даже, когда съ развитіемъ промысловъ въ краѣ и съ увеличеніемъ движенія по каналу явятся сильные капиталы для транспортированія клади, то и тогда мѣстныхъ рукъ работа не минуетъ. Мелкія суда будутъ замѣняться болѣе усовершенствованными типами; заготовка матеріаловъ для нихъ, подвозка, стройка и служба на нихъ дастъ заработокъ. Когда конная и людская тяга замѣняется паровой или другой силой, то и тогда мѣстные люди не теряютъ работы, какъ ее теряютъ кустари при открытіи фабрикъ. Заонежскій край—совершенно въ иныхъ условіяхъ: тутъ населенія такъ мало въ сравненіи съ пространствомъ и богатствами, что весьма долгое время надо еще ждать переполненія рабочихъ рукъ.

Собственно же развитіе торговаго флота и выходъ его черезъ каналъ въ оба конца, на сѣверъ и на югъ, дастъ тому выгоду населенію, что оно выйдетъ изъ зависимости отъ мѣстныхъ тор-

*) Статьи 391 и 392 и прод. т. XII Свода Законовъ.

говцевъ и скупщиковъ. Нынѣ, при неустроенныхъ путяхъ сообщенія, каждый крестьянинъ, которому понадобится хлѣбъ, соль, сѣмена, посуда или иное что въ хозяйствѣ, долженъ покупать въ мѣстной лавкѣ за двойную цѣну. Если онъ желаетъ купить въ другомъ мѣстѣ, то долженъ терять много времени и труда, чтобы доставить 2—3 пуда вьюкомъ на лошади, или за спиной пѣшкомъ. Если же возможно пройти на карбасѣ, то для ничтожной тяжести онъ долженъ брать гребцовъ, потому что на быстромъ теченіи тамошнихъ рѣкъ нельзя подниматься одному. При каналѣ, который пройдетъ, какъ-бы осью черезъ весь Заонежскій край, трудность побочныхъ рѣчекъ будетъ считаться только до этой главной оси. На этой оси, неминуемо, возникнетъ и жизнь и торговля еще прежде окончанія канала. Для работъ этого канала потребуются тысячи людей и лошадей; вмѣстѣ съ ними придутъ торговцы и товары; устроятся на излюбленныхъ мѣстахъ и создадутъ тѣ торговые центры, которые потомъ переживаютъ много поколѣній. Такія мѣста создались на Ладожскомъ, Свирскомъ, Маткозерскомъ и другихъ каналахъ, которые прошли черезъ пустынные лѣса не менѣе угрюмые, въ то время, чѣмъ Заонежье.

ГЛАВА III.

Экономическая выгода канала.

На основаніи перечисленныхъ ожиданій можно опредѣлить *экономическую выгодность* проектируемаго воднаго пути для мѣстнаго населенія, т. е. на сколько этотъ путь въ состояніи будетъ поднять производительность труда.

Въ первой части этого очерка, въ описаніи *настоящаго положенія* края, видно, что для того, чтобы правильно существовать и выращивать потомство, взрослое населеніе—мужчины и женщины—должны заработывать не менѣе, какъ по *сто* рублей каждый. Эти деньги нужны для того, чтобы хлѣбомъ и пищей поддерживать свою жизнь такъ, чтобы статистическія цифры *движенія народонаселенія* сравняли Заонежскій край хотя со средними, нормальными цифрами всей Европейской Россіи.

Земледѣліе. По климатическимъ условіямъ земледѣліе въ краѣ поднять не возможно такъ, чтобы своего хлѣба доставало на продовольствіе народу и скоту. Зерновые хлѣба родятся тамъ рѣдко, и нельзя сдѣлать земледѣльческій трудъ прибыльнымъ. Дневной заработокъ на зерновыхъ хлѣбахъ составляетъ 10 коп. въ день на одного рабочаго, а питаніе приходится не менѣе какъ 15 коп. въ день по раскладкѣ на всѣхъ. Въ большинствѣ волостей крестьяне занимаются зерновыми хлѣбами только потому, что нѣтъ никакихъ другихъ занятій болѣе прибыльныхъ, а покупной хлѣбъ слишкомъ дорогъ. Если пройдетъ каналъ, то цѣна на хлѣбъ упадетъ на столько, что крестьяне свой трудъ будутъ употреблять только на ленъ, сѣно, рѣпу, картофель и ячмень, т. е. на тѣ продукты, которые родятся лучше другихъ и которые подвезти издалека затруднительно. Рожь и овесъ будутъ сѣять только на подсѣкахъ и на самыхъ удобренныхъ мѣстахъ, гдѣ можно ожидать урожая самъ-восемь и самъ-десять. Тогда земледѣльческій трудъ крестьянъ будетъ болѣе обезпеченъ; сѣна достанетъ на кормъ лошадей и коровъ, число которыхъ, вѣроятно, возростетъ и дастъ возможность населенію болѣе употреблять въ пищу мяса. Точно также

можно будетъ увеличить число овецъ, столь необходимыхъ въ такомъ сыромъ и холодномъ климатѣ. Теперь, чтобы одѣть семью, женщины стригутъ овецъ по четыре раза въ лѣто, получаютъ короткую шерсть, которая дурно спрядается, одежда изъ нея не прочна и приходится много покупать шерстяныхъ крестьянскихъ издѣлій на сторонѣ. Покупныя вещи дороги и еще менѣе прочны, это заставляетъ отказывать себѣ въ необходимомъ и отзывается на санитарномъ состояніи населенія.

Если каналъ избавитъ крестьянъ отъ необходимости засѣвать хлѣбомъ безплодную почву, а это потерянное время они употребятъ на ленъ, то выгода получится весьма значительная. *Ленъ* въ этомъ краѣ дозрѣваетъ плохо и на сѣмя можно разсчитывать только годами, за то волокно родится очень цѣнное. Въ послѣднее время ленъ такъ жадно спрашивается на русскія льнопрядильно-ткацкія фабрики, что цѣна его поднялась до 8 р. за пудъ. При такой цѣнѣ льна, при среднемъ урожаѣ 20—25 пуд., съ подсѣчной десятины получается отъ 160 до 200 руб., кромѣ сѣмени, котораго годами бываетъ отъ 12 до 20 пудовъ. Ленъ.

Работа подсѣчной десятины со срубкой лѣса и съ мятьемъ и трепаньемъ льна занимаетъ 26 дней мужскихъ, изъ нихъ 10 дней конныхъ и 116 дней женскихъ. Въ общемъ это составляетъ 142 дня, такъ что за день придется болѣе рубля. Изъ общаго числа дней приходится: 30 дней вытеребить и 20 дней выстлать и собрать его со стлища *), что могутъ исполнять подростки до 14 лѣтъ.

Крестьяне понимаютъ выгоду льняного производства, но занимаются имъ мало, потому что имъ въ хозяйствѣ нужна солома и мякина, по недостатку сѣна, а главное нужно зерно, чтобы тотчасъ же его смолоть и начать печь хлѣбъ изъ своей муки, ибо подвезти ее въ лѣтнее время не возможно, а запасы съ зимы къ концу лѣта у всѣхъ истощаются. Каналъ измѣнитъ этотъ взглядъ крестьянъ, онъ дастъ зерно по такой цѣнѣ, что крестьяне не будутъ тратить на него дорогое лѣтнее время и обратятся къ

*) Отчетъ о льноводствѣ, льняномъ производствѣ и льняной торговлѣ въ сѣверномъ районѣ. Секр. Арханг. губ. стат. ком. П. Чубинскаго.

сѣну и льну. Эти продукты земледѣлія поднимутъ рабочій день до рубля, а дешевый подвозъ хлѣба изъ черноземныхъ губерній понизитъ питаніе хлѣбомъ и онъ не будетъ считаться роскошью.

Рыболовство. Вмѣстѣ съ тѣмъ вынужденный каждодневный роскошный столъ изъ рыбы будетъ разнообразиться кашей, горохомъ, лапшей и другими, а *рыба* при возможности сбыта по каналу, дастъ населенію хорошій заработокъ на озерахъ и рѣкахъ во время лова ея. Нынѣ населеніе на рыболовство смотритъ, какъ на средство добыть дневную пищу и свой дневной трудъ цѣнитъ только тѣмъ уловомъ, который пойдетъ зимой въ продажу. Въ среднемъ выводѣ этотъ трудъ крестьяне не считаютъ выше 20 к. въ день даже и тогда, когда ловятся сиги, корюшка и щука, потому что ее некуда сбывать. При каналѣ можно ждать, что въ озера будутъ приходить живорыбныя сойминки, которыя будутъ скупать хорошую рыбу, чтобы везти ее живою въ Петербургъ. Устроятся на мѣстѣ промышленныя заведенія для соленія, сушенія, вяленія и копченія рыбы, чтобы развозить ее по всѣмъ рынкамъ, гдѣ она дорого продается. Тогда рыба въ Заонежьѣ получитъ правильную стоимость и день работы во время лова будетъ цѣниться не копѣйками, а рублями.

Охота. Точно также *охота* на тетеревовъ, рябчиковъ и куропатокъ сдѣлается промысломъ болѣе вѣрнымъ. На будущемъ каналѣ оснуются ледники, въ которые будетъ скупаться дичь во время осенней охоты, до тѣхъ поръ пока не закроется навигація. Дичь получитъ цѣнность сообразно требованію и предложенію, ее будутъ возить въ морозникахъ и она избавится отъ риска быть выброшенной вслѣдствіе порчи. Тогда разница цѣнъ на каналѣ и въ Петербургѣ будетъ въ 10 и 20%, а не на 100 и 200% какъ теперь.

Рудныя работы. Но эти ничтожныя стороннія заработки совершенно исчезаютъ передъ главнымъ промысломъ Заонежья, передъ его *рудными работками*, которыя вызоветъ каналъ. Желѣзная руда нынѣ лежитъ на днѣ озеръ и ждетъ, такъ сказать, жатвы. Вынимать ее и приготовливать для продажи на чугунно-плавильные заводы каждый умѣетъ и можетъ во всякое время. Въ свободные отъ другихъ работъ дни, крестьяне со своими семейными будутъ вы

нимать руду, складывать ее на берегу и доставлять на заводы. Работу эту можно производить во всякую погоду; руда не боится ни дождей, ни засухъ. Если подъ покровительствомъ пошлинъ устроятся въ Заонежьѣ чугунные заводы, то цѣна на руду не упадетъ, потому что матеріалъ на озерахъ почти ничего не стоитъ и платятъ собственно не за руду, которая на днѣ, а за работу ея подъема, грохотованья и доставки до завода. Всѣ эти работы составятъ домашнія занятія мѣстнаго населенія. Они будутъ расти по мѣрѣ развитія чугуннаго дѣла въ краѣ и цѣна на работу съ годами поднимется и будетъ служить постояннымъ заработкомъ во все лѣто.

Впослѣдствіи можно ждать, что ручной подъемъ руды замѣнится воздушными пюпинами или паровыми, Базеновскими аппаратами *) для удешевленія сыраго матеріала и обратитъ трудъ крестьянъ на другія работы. Съ большою вѣроятностію можно предположить, что тогда ручныя работы обратятся на добычу *болотной руды*, которая часто богаче озерной.

Заводская работа.

Кромѣ руды и ея доставки, заводы потребуютъ лѣса, дровъ, угля, флюса и работы конной и пѣшей всѣхъ родовъ. Заготовка лѣса и дровъ составятъ выгодную работу въ зимнее время. Пилка дровъ и складка кучъ для угля дастъ работу женщинамъ и подросткамъ. Заводы потребуютъ плотниковъ, кузнецовъ и другихъ рабочихъ. Служащіе на заводахъ вызовутъ мѣстную торговлю мясомъ, масломъ, огородными овощами и все это будетъ служить къ выгодѣ населенія и подниметъ производительность труда въ краѣ.

Лѣсная работа.

Второе мѣсто по своему значенію въ Заонежьѣ составляютъ *лѣса*. Съ проведеніемъ канала заготовка товарнаго лѣса не убавится, а скорѣе можно ждать что прибавится, потому что сплавъ сдѣлается дешевле по крайней мѣрѣ на 60%. Эти проценты вѣроятно послужатъ къ выгодѣ казны, лѣсоторговцевъ и рабочихъ. Казна подниметъ попенную таксу, лѣсоторговцы получатъ воз-

---

**) Горный Журналъ. Пюпины—въ родѣ металлическаго большаго нивера. Аппаратъ Базена есть помпа-мутникъ, для подъема гороховой руды.

можность раздѣлывать лѣсъ внутри края, а рабочіе кромѣ вырубки и вывозки бревенъ будутъ приготовлять дрова и уголь изъ вершинъ деревьевъ, которыя теперь пропадаютъ въ лѣсахъ.

Помимо увеличенія работы, не малая выгода будетъ оставаться въ рукахъ крестьянъ отъ экономіи въ кормѣ при вывозкѣ бревенъ. Выше было указано, что на двоихъ рабочихъ и лошадь расходуется въ день на кормъ и пищу одинъ рубль. При каналѣ овесъ и мука должны подешевѣть на всю ихъ гужевую перевозку. Въ день это не много составитъ, но въ продолженіе зимы вся экономія дастъ 6 или 7 рублей.

Производительность труда.

Трудно вѣрно отгадать впередъ насколько этотъ проектированный путь подниметъ *производительность труда*. Опредѣленная цифра тутъ не причемъ, потому что всякая величина можетъ оспориваться, какъ гадательная. Но одно неоспоримо, что тамъ, гдѣ нѣтъ никакихъ путей сообщенія, тамъ не возникнутъ чугуно-плавильные заводы, какими-бы пошлинами ихъ не поддерживали. На этихъ заводахъ изъ грошевыхъ матеріаловъ производится продуктъ, стоющій полтина за пудъ. Изъ этой полтины—45 к. идетъ за работу и только 5 к. идетъ въ погашеніе капитала и въ барышъ на него. Съ большою вѣроятностью можно разсчитывать, что если пройдетъ каналъ, то въ краѣ будетъ вырабатываться три милліона пудовъ чугуна, какъ въ Финляндіи подлѣ канала. Общая сумма чугуна будетъ стоить на мѣстѣ полтора милліона рублей, изъ нихъ болѣе милліона рублей останется за разную работу, трудящемуся населенію края.

Съ вѣроятностью можно сказать, что заводчики не остановятся на одномъ чугунѣ, а будутъ получать желѣзо, сталь и подѣлки изъ нихъ, что увеличитъ стоимость производства вдвое и втрое, а чрезъ это и работа получитъ во столько же разъ больше.

Районъ выгоды.

Главная ось канала проектируется отъ Повѣнца на Маткозеро, Телекинку, Волозеро, рѣку Выгъ и Сорокскую бухту на Бѣломъ морѣ. Такой путь благотворно повліяетъ преимущественно на восточную половину Заонежскаго края, именно на волости: Даниловскую, Петровско-Ямскую, Лапинскую, Шуерѣцкую, Нюхотскую

и Сороцкую. Общее количество населенія въ нихъ 13,132 души обоего пола. Сплавныя рѣки изъ этихъ волостей сливаются съ рѣкою Выгъ и самое дальное разстояніе для сплава по проектированному пути не превышаетъ 120 верстъ. На всю эту мѣстность каналъ окажетъ полное свое вліяніе.

Что же касается до западной стороны отъ канала, гдѣ сплавныя рѣки текутъ въ Сегозеро, которое соединяется съ проектированнымъ каналомъ сплавной рѣкой Сегежей, впадающей въ озеро Выгъ, то эта часть Заонежья меньше выиграетъ отъ будущаго пути. Между тѣмъ эта половина гуще населена и болѣе имѣетъ заявленныхъ рудныхъ озеръ. Вся эта мѣстность изрѣзана водными протоками, годными для эксплоатаціи съ разстоянія отъ Сегозера болѣе чѣмъ на сто верстъ. Самое Сегозеро имѣетъ 1000 квадр. верстъ слишкомъ, берега его заселены, сообщеніе по озеру возможно для всѣхъ судовъ, но выходъ изъ Сегозера въ Выгозеро безъ исправленія рѣки Сегежи для большихъ судовъ не возможенъ.

На *рѣкѣ Сегежѣ* находятся два порога, которые необходимо шлюзировать, чтобы ввести весь обширный бассейнъ Сегозера въ общую сѣть устроеннаго воднаго пути. Кромѣ того ниже Линдозера на той же рѣкѣ Сегежѣ есть каменистая гряда, которую надо углубить хотя до 4-хъ футовъ. Тогда лѣсъ по Сегозеру и рѣкѣ Сегежѣ пойдетъ многорядными плотами вплоть до канала. Рѣка Сегежа.

Руду, чугунъ, желѣзо и всевозможные продукты можно будетъ провозить изъ бассейна Сегозера на большихъ судахъ и пароходахъ. Главная же выгода будетъ заключаться въ томъ, что эти суда и пароходы съ канала будутъ опять подниматься по шлюзамъ въ бассейнъ Сегозера.

Въ этомъ бассейнѣ расположены: Богоявленская, Ругозерская, Поросъ-озерская и сѣверная половина Мяндусельгской волостей, всего 7,698 жителей обоего пола. Въ этомъ же бассейнѣ числится до милліона десятинъ казеннаго лѣса и 175 озеръ, вполнѣ обслѣдованныхъ, содержащихъ озерную руду въ 30 и 35% желѣза.

Шлюзированіе рѣки Сегежи и доведеніе ея до 4-хъ футовъ, не потребуетъ большихъ капиталовъ, но благотворно повліяетъ на

богато одаренный край рудой, лѣсомъ и рыбой. Населеніе, преимущественно корелы, народъ трудолюбивый, промышленный и способный на всякое дѣло, особенно на торговыя предпріятія. Не смотря на крайне неблагопріятныя условія ихъ настоящаго положенія, у нихъ болѣе засѣвается земли и болѣе разводится скота, чѣмъ въ восточной половинѣ, заселенной русскими. Если этому народу дать водный выходъ въ каналъ, то можно смѣло предсказывать, что они первые явятся со своими продуктами на отдаленныхъ рынкахъ.

Вліяніе каналовъ.

Остальныя рѣки впадаютъ въ Онежское озеро или въ Бѣлое море. Близъ Онежскаго озера земледѣліе болѣе развито, составляетъ главный предметъ дохода для населенія. Каналъ на него повліяетъ тѣмъ, что дастъ заработокъ въ свободное отъ полевыхъ работъ время. Что же касается до Бѣлаго моря и всего поморскаго населенія, котораго главное занятіе лѣсные, морскіе и мурманскіе промыслы, а также мѣновая торговля съ Норвегіей, то каналъ будетъ для нихъ крѣпкой связью съ Россіею. Выше было замѣчено, что у поморовъ въ домашней утвари много норвежскаго, причина къ этому полная оторванность отъ русскихъ заводскихъ и фабричныхъ центровъ. Каналъ сблизитъ поморовъ съ этими центрами и разовьетъ правильный обмѣнъ сѣверныхъ продуктовъ на южные и центральные.

Корелы Кемскаго уѣзда воспользуются каналомъ, чтобы везти черезъ него смолу, уголь, шпалы, клепки, корье и др., а изъ-за канала брать муку, овесъ, крупу, горохъ, постное масло, теплую одежду и т. д. Всѣ эти продукты должны вызвать живой обмѣнъ и будутъ развиваться на сѣверъ и западъ. Сбытъ своихъ производствъ избавитъ народъ отъ безработицы, а удешевленіе провоза по каналу дастъ возможность выйти изъ монополіи архангельскихъ торговцевъ и сохранитъ въ каждомъ домѣ не одинъ десятокъ рублей. Своевременный же подвозъ жизненныхъ потребностей выведетъ архангельскую администрацію изъ затрудненія продовольствовать край случайнымъ и невѣрнымъ привозомъ хлѣба по Сѣверной Двинѣ. Кромѣ того усилится подвозъ хлѣба для отпуска заграницу—въ Норвегію и Англію, куда въ послѣднее время американцы доставляютъ хлѣбъ дешевле архангельскихъ тор-

говцевъ, вслѣдствіе чего отпускъ хлѣба изъ Архангельска значительно сократился.

Что же касается до Поморья и тѣхъ промышленниковъ, которые занимаются мѣновой торговлей съ Норвегіей, то выгода ихъ отъ канала будетъ во времени, въ деньгахъ и въ качествѣ товара. Чтобы идти на Мурманъ для промѣна муки на рыбу, поморы нынѣ заходятъ въ Архангельскъ, гдѣ берутъ муку и крупу, и потомъ отправляются въ Норвегію. На парусныхъ шкунахъ входъ въ устье Двины, проходъ до Архангельска и затѣмъ обратный путь подъ парусами зависитъ отъ направленія вѣтра, и часто безъ пользы пропадаетъ двѣ недѣли. Тогда какъ прямой путь отъ Сорокъ до Норвегіи считается не болѣе двухъ недѣль. Поморье.

Будущій каналъ хлѣбъ для Норвегіи будетъ запасать въ устьѣ канала и осенью морскимъ путемъ развозить по складамъ: въ Кемь, Керетъ, Ковду и т. д.; такъ что при открытіи навигаціи шкуны прямо направятся въ Норвегію и поспѣютъ туда по крайней мѣрѣ на двѣ недѣли ранѣе. Тѣ же поморы, которые везутъ для мѣны доски, жерди, колья, скалу (бересту) и другой товаръ получатъ его съ рѣкъ Онды, Выга и Сегежи лучше и дешевле, чѣмъ въ приморскихъ мѣстахъ, гдѣ лѣсъ сучковатъ и захвостоватъ.

Нынѣ, вымѣненная въ Норвегіи весной рыба, лежитъ какъ мертвый капиталъ до половины сентября, до Маргаритинской ярмарки. Съ открытіемъ канала, она будетъ отправляться въ Сороки и въ Онежское озеро въ продолженіе всего лѣта, во в якихъ количествахъ. Это выведетъ маломочныхъ людей изъ полной зависимости отъ капитальныхъ фактористовъ. Точно также введетъ въ самостоятельную торговлю всѣхъ способныхъ къ ней людей, какъ теперь ввела желѣзная дорога для торговли хлѣбомъ въ Козловѣ и Ельцѣ. Выключивъ одно передаточное звено изъ сношеній промышленниковъ съ потребителями, составитъ выгоду для обѣихъ сторонъ не менѣе какъ 10%, что при милліонномъ оборотѣ дастъ прямой пользы 100 тыс. рублей, да кромѣ того урегулируетъ цѣны и крупныхъ коммерсантовъ.

Для ловли рыбы въ Бѣломъ морѣ и во всѣхъ безчисленныхъ озерахъ дальняго сѣвера пеньковая нитка покупается въ Архан- Пеньковая нитка.

гельскѣ отъ 9 до 12 руб. за пудъ, или привозится зимнимъ путемъ въ Суму, Сороки, Кемь и друг. съ платой за провозъ отъ 1 р. до 2 р. Каналъ свяжетъ Поморье съ Рыбинскомъ, гдѣ фабричная пеньковая нитка отъ 5 до 6 руб., доставка каналомъ будетъ 10 или 15 к. съ пуда. Каждый домъ отъ этой бездѣлицы выгадаетъ отъ 5 до 15 руб. Тоже и съ пенькой, для тѣхъ хозяйствъ, которыя ее покупаютъ и дома прядутъ. Удешевленіе нитки отзовется на количествѣ сѣтей, а значитъ и на уловѣ рыбы, что прямо связано съ благосостояніемъ сѣвернаго населенія, его питаніемъ, доходностью промысловъ и успѣшнымъ поступленіемъ податей.

Удешевленіе нитки увеличитъ число неводовъ на Мурманѣ, что имѣетъ значеніе для ловли мойвы и песчанки для наживки. Тамъ невода употребляютъ до 200 саженъ, и они составляютъ капиталъ для небогатыхъ промышленниковъ. Уменьшеніе стоимости этихъ неводовъ дастъ возможность большему числу заводить ихъ и ловить эту прихотливую рыбку, отъ которой зависитъ успѣхъ лѣтнихъ заработковъ 5,000 промышленниковъ и питаніе рыбой милліона народа.

Введеніе американскихъ кошелей-неводовъ на Мурманѣ, которые затѣвалъ И. И. Зебекъ, неудалось отъ дороговизны пеньковой пряжи, изъ которой вяжутъ эти невода. Всякій понималъ возможность и выгоду сохранять живую мойву для наживки въ большихъ сѣтевыхъ загородкахъ, но эти загородки обходились не по карману поморамъ. Будутъ онѣ дешевле на 50%, тогда вѣроятно объ нихъ вспомнятъ и введутъ.

Корелы. Корелы Кемскаго уѣзда въ давнія времена пережигали озерную руду, дѣлали желѣзо, сталь (укладъ), и даже славились какъ хорошіе мастера ружей, кось-горбушъ, серповъ, топоровъ и другихъ вещей. Если каналъ послужитъ къ устройству чугунно-плавильныхъ заводовъ на озерахъ системы рѣки Кеми, то корелы опять возобновятъ добычу озерной руды. Даже если и не будутъ устроены заводы вверхъ по р. Кеми, то удобство сообщеній по рѣкѣ и близость Сорокской бухты вызовутъ у корелъ рудное дѣло. О ерную руду будутъ обогащать обжиганіемъ въ кучахъ, доводит е до 40—45%, тогда она выдержитъ перевозку по всему каналу

вплоть до Онежскаго озера. Рудные и мѣстные богатства вверхъ по всей р. Кеми болѣе чѣмъ на 300 верстъ, такъ же значительны, какъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ или въ сосѣдней Финляндіи, воды которой сливаются съ бассейномъ этой рѣки. Тамошніе корелы, болѣе другихъ страдаютъ отъ безработицы и примѣсь къ хлѣбу коры и мякины у нихъ не рѣдки.

Рудное дѣло выведетъ ихъ изъ долговъ, изъ постоянной *покрутчины* на Мурманъ и къ норвежцамъ и дастъ возможность наниматься за деньги, а не въ отработку за забранный ими хлѣбъ у поморовъ. Выработанныя на рудѣ и промыслахъ деньги будутъ оживлять поморскую торговлю хлѣбомъ, солью, посудой, одеждой, мануфактурой и всѣмъ, что теперь нуждается въ сбытѣ, но не имѣетъ его отъ бездорожья и бѣдности, порождаемой безработицей.

Эти побочныя выгоды, которыя дастъ каналъ на всякомъ мѣстѣ, всѣмъ и каждому, нельзя уловить вычисленіями и изобразить цифрами. Выгоды эти такъ незамѣтно и постепенно проникнутъ во всѣ роды жизни, что указать на нихъ, какъ на выдающійся фактъ не удастся. Каналъ будетъ *главная причина оживленія*, и породитъ такую массу мелкихъ причинъ, что самая главная-то и не будетъ замѣтна въ томъ благотворномъ вліяніи, которое распространится на все Поморье. Уже и теперь всѣ села и посады, лежащіе по берегамъ Бѣлаго моря отличаются хорошими строеніями, ихъ опрятностью внутри, посудой, обстановкой и нарядами женщинъ. Но теперь этимъ селамъ почти не помогаютъ *окрестныя селенія*, тамъ царитъ бѣдность. Поморы всѣмъ обязаны только морю да Архангельску, отъ котораго они вполнѣ зависятъ и который имъ удѣляетъ только крохи отъ ихъ же промысловъ.

Если же окрестныя лѣсныя деревни получатъ работу и заживутъ по-человѣчески, то всѣ приморскія села превратятся въ торговые пункты съ лавками, складами и съ верфями для судостроенія. Потребности лѣсныхъ деревень создадутъ въ приморскихъ пунктахъ разнообразныя мастерскія: столярныя, кузнечныя, сапожныя, портняжныя и друг. Мастерскія дадутъ работу нуждающимся, которые для своихъ потребностей внесутъ въ свою очередь долю оживленія торговли. Словомъ, этотъ заколдованный

кругъ причинъ и слѣдствій призоветъ Заонежье и Поморье къ той обновленной русской жизни, которая началась послѣ Крымской войны. Заонежскій край не видѣлъ 19-го февраля 1861 года; Поморье не знаетъ земскихъ учрежденій; сѣть желѣзныхъ дорогъ не коснулась этихъ странъ. Знаютъ здѣсь только, что хлѣбъ и все стало дороже, а бѣдность больше.

ГЛАВА IV.

Стратегическое значеніе канала.

Надежда на каналъ у развитыхъ поморовъ не сходитъ съ языка; со времени изысканій каналъ сдѣлался ихъ любимой темой разговоровъ и мечтаній. Помимо торговыхъ и промышленныхъ благъ, поморы ждутъ отъ канала защиты своего имущества и въ военное время. Тутъ хорошо помнятъ 1854 годъ, когда опасность грозила всѣмъ приморскимъ жителямъ и Соловецкой обители.

Въ февралѣ 1854 г., Высочайшимъ указомъ, Архангельская губернія объявлена была на военномъ положеніи, съ подчиненіемъ ея вице-адмиралу Р. П. Боилю, на правахъ командира отдѣльнаго корпуса. 1854 годъ.

Для обороны были приняты слѣдующія мѣры: 1) вооружили Новодвинскую крѣпость; 2) построили 20 канонерскихъ гребныхъ лодокъ съ 24-фунтовыми орудіями; 3) приморскимъ крестьянамъ роздали 3000 кремневыхъ ружей; Соловецкія драгоцѣнности доставили на монастырскихъ ладьяхъ въ Архангельскъ, откуда въ 40 ящикахъ и 4 бочкахъ отправили въ Сійскій монастырь, за 150 верстъ вверхъ по Двинѣ. Самый-же Соловецкій монастырь вооружили 8-ю орудіями 6-ти-фунтоваго калибра и отрядомъ инвалидной команды. Всѣ предостерегательные знаки были сняты, а маячные аппараты и команда доставлены въ Архангельскъ на шкунѣ „Полярная Звѣзда“. Въ устьѣ Сѣверной Двины постъ дальней брандвахты былъ занятъ бригомъ „Новая Земля“; проходъ у крѣпости — шкуною „Полярная Звѣзда“, а два портовые парохода „Смирный“ и „Полезный“ поддерживали сообщеніе порта съ гребною флотиліею. Оборона Архангельска поручена была 2128 человѣкамъ сухопутныхъ силъ и 3484 человѣкамъ морскихъ.

Въ первыхъ числахъ іюня 1854 г. непріятель появился на Бѣломъ морѣ въ числѣ 10 судовъ англо-французской эскадры. Большая часть ея состояла изъ глубокосидящихъ судовъ съ винтовыми двигателями, начальствовалъ капитанъ англійскаго флота Еразмусъ Омманей *). Блокада.

*) Исторія Архангельскаго порта. Соч. Огородникова.

Мелководный баръ Двины не допустилъ до столкновенія военныхъ отрядовъ, поэтому непріятель ходилъ по разнымъ направленіямъ и безнаказанно распоряжался съ беззащитными приморскими жителями и съ ихъ промышленными судами. Блокада была полная, промыслы и подвозъ прекращены и тѣ суда, которыя не успѣли укрыться въ Двину, уничтожены.

Зимой вице-адмиралъ Боиль умеръ и на мѣсто его назначенъ былъ вице-адмиралъ Хрущовъ. Въ 1855 г. построили еще 10 канонерскихъ лодокъ и въ устьяхъ Двины устроили боны.

1855 годъ. Въ 1855 г. непріятель въ Бѣлое море пришелъ въ числѣ: 2 парусныхъ фрегатовъ, 2 винтовыхъ корветовъ, 1 парохода и 2 парусныхъ бриговъ. Дѣйствія его сосредоточивались на блокадѣ и на уничтоженіи судовъ.

Два года жители были безъ промысловъ; Поморье и Мурманъ разорены, городъ Кола сожженъ и половина промышленнаго флота погибла. Архангельскъ-же, подъ защитой военныхъ судовъ, развивалъ полную дѣятельность, на верфяхъ его кипѣла работа, Двина доставляла все необходимое, такъ что миръ 1856 года засталъ городъ цвѣтущимъ. Въ этотъ годъ архангельскій портъ отправилъ въ Балтику шесть клиперовъ, предназначенныхъ имѣть винтовые двигатели: „Разбойникъ“, „Стрѣлокъ“, „Пластунъ“, „Джигитъ“, „Наѣздникъ“ и „Опричникъ“. Клипера эти пошли подъ командою флигель-адъютанта капитана 1-го ранга А. А. Попова, а въ 1857 г. отправленъ былъ изъ этого-же порта винтовой фрегатъ „Илья Муромецъ“.

Упраздненіе порта. Въ 1862 г. марта 5-го дня состоялось Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи главнаго порта въ Архангельскѣ и повелѣно было сохранить въ портѣ лишь гидрографическую часть и управленіе маяками и лоціею.

Пожаръ 1863 г., случившійся въ бывшемъ среднемъ адмиралтействѣ, помогъ дѣлу упраздненія, сгорѣли два большихъ сарая, изъ коихъ одинъ съ запасомъ каменнаго угля въ количествѣ 250 тыс. пудовъ. Этимъ завершилась исторія Архангельскаго порта *). Періодъ созиданія порта и флота длился 150 лѣтъ, а періодъ разрушенія произошелъ въ одинъ годъ.

*) Тамъ же.

Новыя надежды.

Какъ портъ, такъ и военный флотъ въ Архангельскѣ оказалъ много услугъ торговому флоту на Бѣломъ морѣ и дѣло разрушенія порта дало сильную надежду жителямъ Поморья, что скоро настанутъ дни новаго созиданія, болѣе современнаго.

Эта радужная надежда поморовъ покоилась на изысканіяхъ, произведенныхъ въ 1857 и 1858 годахъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія, для соединенія Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ. По изысканію оказалось, что прорытіе канала въ 5 верстъ между Маткозеромъ и Сунозеромъ дастъ возможность судамъ переваливать водораздѣлъ по шлюзамъ и что суммы на устройство водянаго пути при 83 шлюзахъ не превысятъ 7-ми милліоновъ рублей.

Уничтоженіе порта въ Архангельскѣ поморы пріурочивали къ проведенію новаго канала, чтобы военныя суда изъ Кронштадта могли проходить для защиты прибрежій и торговаго флота Бѣлаго моря. Архангельскъ уныло смотрѣлъ на разрушеніе порта, а Сумы, Сороки, Кемь, Кереть и др. въ этомъ разрушеніи видѣли созиданіе болѣе сильнаго и надежнаго защитника ихъ имущества и свободы отъ непріятеля. Поморы свой флотъ дѣятельно возобновляли, на Мурманѣ водворили прочныя постройки въ становищахъ; съ вѣрой ждали каналъ и 1854 годъ сталъ исчезать изъ памяти.

Новыя опасенія.

Насталъ восточный вопросъ; 1878 годъ грозилъ разрывомъ съ Англіей, которую даже безоружность жителей не удерживаетъ отъ насилій. Поморы были вполнѣ беззащитны и, хотя все прошло благополучно, тѣмъ не менѣе всякій держитъ ухо востро и, при беззащитности, не рискуетъ расширять строеній, складовъ, или вкладывать капиталы въ дорогія суда, пароходы и т. д.

Въ 1885 году Кушка на границахъ Афганистана и военныя приготовленія въ Кронштадтѣ вновь напомнили поморамъ о бѣдахъ 1854—55 годовъ. Жаловались, что кредитъ упалъ и говорятъ, что всякій торопился превратить, что можно, въ деньги и быть готовымъ уйти изъ дома во-время.

Лѣто 1887 года полно было разговоровъ о каналѣ во всемъ Поморьѣ. Видѣли инженеровъ, изслѣдующихъ водный путь по Выгу; безпрестанно встрѣчали моряковъ, промѣряющихъ бухты и проходы къ этому пути. Поморы знали, что путь проектируется

въ 9 футовъ глубиной и шлюзы будутъ 30 саженъ длиной. Какъ истые мореходы они понимаютъ, что по такому каналу свободно пройдетъ минный крейсеръ „Лейтенантъ Ильинъ“, поставленный на ровный киль. Поморы увѣрены, что если 3—4 такихъ крейсера появятся на Мурманѣ, или въ Бѣломъ морѣ, то ихъ достояніе и свобода не будутъ отданы во власть капитана англійскаго флота Еразмуса Омманея. Ну, а вѣра въ свою силу часто дѣлаетъ больше, чѣмъ сама сила.

Кругозоръ поморовъ.

Вѣчно открытое безпредѣльное море, разнообразіе промысловъ и непрерывное общеніе съ людьми всѣхъ профессій сдѣлали изъ практичныхъ поморовъ пылкихъ мечтателей. Въ религіозныхъ вопросахъ—они рьяные искатели истины; въ вопросахъ государственной жизни они больше всѣхъ сохранили въ себѣ типичность стараго Новгорода; во внѣшней политикѣ своеобразность поморовъ проявляется во всѣхъ сужденіяхъ.

Для примѣра можно привести здѣсь кругозоръ поморовъ на стратегическое значеніе будущаго воднаго пути отъ Финскаго залива до Бѣлаго моря. Предварительно полезно предпослать таблицу умственнаго движенія двухъ уѣздовъ: Кемскаго и Онежскаго, безъ городовъ. Въ этихъ уѣздахъ въ 1885 году было:

Дворянъ потомственныхъ . . .	10	чел. обоего пола
„ личныхъ	78	„ „ „
Бѣлаго духовенства	519	„ „ „
Купцовъ и почетныхъ гражданъ . .	58	„ „ „
Крестьянъ	63405	„ „ „
Отставныхъ и безсрочныхъ . . .	1967	„ „ „

Въ 1885 году выписывалось періодическихъ изданій, газетъ и журналовъ *):

Энциклопедическаго и беллетристическаго содержанія	201 изданіе,
Духовнаго содержанія	49 „
Историческаго, юридическаго, морскаго, военнаго и др.	101 „
Итого . . .	351 изданіе,

кромѣ обязательныхъ по волостнымъ правленіямъ и приходамъ.

*) Отчетъ Арханг. губ. стат. комитета за 1885 годъ. Составленъ секретаремъ комитета И. Ѳ. Знаменскимъ.

Наибольшимъ распространеніемъ пользуются: „Сельскій Вѣстникъ“ (обяз.) 50 экземпляровъ, „Свѣтъ“ 28 и „Нижегородскій биржевой листокъ“ 28 экземпляровъ. Остальныхъ по-немногу, всего названій—72.

Учебныхъ заведеній въ этихъ уѣздахъ 31.

Эта таблица можетъ служить мѣриломъ образовательнаго ценза поморовъ. Но не столько имъ даютъ книги, школа и духовенство, сколько длинная зима и ихъ особый образъ жизни. Суровый климатъ ихъ не сдѣлалъ суровыми, а длинные вечера имъ способствовали перерости развитіемъ Азовскихъ и Черноморскихъ моряковъ. Поморы всему даютъ своеобразный толкъ и часто довольно мѣткій.

Изъ многихъ собесѣдованій съ поморами можно было вынести, что въ путешествіи Великаго Князя Владиміра Александровича они видятъ особую заботу охранить ихъ отъ непріятеля. Поморы, наравнѣ со всей Россіей, отбывали и отбываютъ воинскую повинность; и если ихъ дѣти берутся на защиту другихъ окраинъ, то по будущему каналу будутъ присылать къ нимъ сухопутную и морскую силу для отраженія врага отъ ихъ побережья.

Поморскія шкуны до 9 футовъ осадки могутъ входить въ рѣки Двину, Онегу и Кемь до пороговъ. Безопасность представляетъ только Двина, но въ ней нельзя будетъ укрыться, если война объявится зимой или ранней весной. Тогда всѣ суда, стоящія на рейдахъ всего Бѣлаго моря, будутъ сожжены, потому что всѣ они находятся подъ выстрѣлами, а входы съ моря свободны. Единственная возможность укрыться отъ непріятеля представится только тогда, если устроится каналъ и будетъ входъ изъ Сорокской бухты въ р. Выгъ. Въ обширныхъ и спокойныхъ затонахъ рѣки Выга, вдали отъ берега, могъ-бы укрываться весь торговый флотъ Бѣлаго моря.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, черезъ этотъ каналъ могли-бы проходить изъ Кронштадта, на защиту морскихъ и мурманскихъ промысловъ, миноноски и другія военныя суда. Поморы признаютъ, что обстановка жизни ихъ покрутчиковъ на Мурманѣ ниже всякой критики и они заслуживаютъ всякихъ нареканій. Но въ это-же время они указываютъ, что по всему Мурманскому берегу, въ 17-ти

главныхъ становищахъ разбросано строеній и заведеній разныхъ, вмѣстѣ со снастями, лодками и шняками болѣе, чѣмъ на полмилліона рублей. Каждый разъ, когда возникаютъ политическіе разговоры, поморы готовятся къ истребленію непріятелемъ своего имущества, потому что его защитить некому. Понятно, что при такихъ условіяхъ тратится капиталъ только на самое необходимое и нельзя требовать простора и удобствъ для санитарныхъ цѣлей. Если будутъ черезъ каналъ проходить военныя суда для защиты становищъ и факторій, то тогда можно будетъ устроивать прочныя зданія, страховать ихъ и съ годами улучшать.

Въ такомъ-же беззащитномъ положеніи находятся всѣ прибрежные города, посады, села и деревни по Бѣлому морю, со всѣми ихъ промысловыми строеніями, снастями и лодками. Между тѣмъ множество острововъ, заливовъ и вообще укрытій вполнѣ благопріятствуютъ оборонѣ даже съ ничтожными силами простыхъ миноносокъ, не говоря уже о такомъ грозномъ типѣ судовъ какъ „Лейтенантъ Ильинъ“.

Подъ покровительствомъ такихъ судовъ промыслы на Мурманѣ и торговое движеніе по Бѣлому морю могло-бы не прекращаться въ военное время. Поморье только и живетъ морскими промыслами, черезъ нихъ оно добываетъ себѣ хлѣбъ и отправляетъ денежныя и натуральныя повинности. Остановить промыслы и не подвезти хлѣбъ моремъ, хотя одну навигацію,—равносильно общему голоду со всѣми его ужасными послѣдствіями; ибо своего хлѣба недостаточно, подвозить его зимой изъ Архангельска совершенно невозможно, а изъ Повѣнца далеко и дорого. Разумѣется каналъ, какъ внутренній путь и въ этомъ могъ-бы сослужить службу и принести столько выгодъ въ сохраненіи здоровья, жизни и матеріальныхъ сбереженій населенія, что цифрами эти выгоды и выразить нельзя.

Свирь и Кошка.

Онежско-Бѣломорскій каналъ предположено строить глубиною до 9-ти футовъ; ясно, что у Правительства есть мысль углубить рѣку Свирь и Кошкинскій перекатъ тоже до этой глубины. По разспросамъ лоцмановъ на Свири оказывается, что дно рѣки Свири весьма постоянно и благодарно ко всѣмъ улучшеніямъ. Углубленный, на памяти лоцмановъ, фарватеръ Свири остается безъ

измѣненія, а выложенныя изъ камня безъ цемента направляющія стѣнки на порогахъ рѣки не требуютъ поправокъ лѣтъ 10—12. Изъ характерныхъ особенностей рѣки лоцмана указываютъ на *юду* или *шую*. Въ сильные морозы образуется ледяная масса вокругъ камней, лежащихъ на днѣ рѣки, такъ что съ помощію этого льда теченіе переноситъ камни значительной величины и откладываетъ ихъ на фарватеръ. При должномъ вниманіи весной эти камни убираются и они плаванію не препятствуютъ.

Кошкинскій перекатъ на Ладожскомъ озерѣ мѣняется въ глубинѣ съ западными и восточными вѣтрами; средняя глубина его около 6 футовъ; длина переката 3 версты, грунтъ иловатый съ отдѣльными валунами, такъ что углубить его, по отзывамъ лоцмановъ, возможно и недорого. Тогда весь путь отъ Петербурга до Сорокъ представитъ безпрерывную водную линію для пароходовъ и почти для всего каботажнаго торговаго флота Финскаго залива и Бѣлаго моря. Точно также и множество военныхъ судовъ въ 9 футовъ осадки черезъ этотъ каналъ будутъ проходить въ свободный океанъ.

Франція, для того чтобы *удвоить силу своего флота*, безъ удвоенія числа кораблей, проектируетъ прямой каналъ черезъ Тулузу. Тогда ея флотъ избавится отъ Гибралтара. Германія для той-же цѣли весной 1888 года приступила къ работѣ канала, соединяющаго Нѣмецкое море съ Балтійскимъ. По исполненіи этой работы она избавится отъ Бельта, въ которомъ можетъ быть заперта и такимъ образомъ сама можетъ стать въ тылъ непріятелю, который придетъ къ ея Балтійскому побережью.

Такое-же значеніе получитъ и Онежско-Бѣломорскій каналъ для русскаго флота. Для увеличенія вдвое силы нашего флота нужно 300 милліоновъ рублей и всетаки мы не избавимся отъ Бельта, и не получимъ открытаго выхода въ океанъ. Черное море заперто Босфоромъ, Японское—Квельпартомъ; одно Бѣлое пока имѣетъ свободный выходъ, и этимъ можно бы пользоваться. Если въ Бѣлое море проектируемымъ каналомъ и немыслимо будетъ провести броненосцевъ, то въ крайнемъ случаѣ пройдутъ миноноски *) ка-

*) „На миноноскахъ будетъ лежать важная и благодарная задача сдѣлать блокаду недѣйствительною“. Лекція морск. учил. 1888 г.

нонерки, а главное, будутъ переведены команды съ кораблей, запертыхъ въ Балтійскомъ морѣ для посадки ихъ на зафрахтованные крейсеры, какъ было съ Цимбріей.

Патріотическій опытъ Добровольнаго флота показалъ *возможность* бить непріятеля въ Ахилесову пяту. Во время войны пугаетъ не война со всѣми ея бѣдствіями, а та *возможность*, которую преувеличиваетъ воображеніе. Онежско-Бѣломорскій каналъ создастъ эту *возможность*, и тогда потраченныя на него деньги возвратятся не въ формѣ трески, лѣса или руды, а въ тѣхъ политическихъ разсчетахъ, которые съ устройствомъ канала будутъ существовать ежедневно, какъ въ мирное, такъ и въ военное время. Этотъ счетъ не оцѣняется даже и милліардами, потому что это есть сила, вліяющая на равнодѣйствующую движенія всего государства.

Какъ, когда и чѣмъ каналъ послужитъ въ будущемъ—отгадать нельзя; но, что при политическихъ разговорахъ его будутъ всегда имѣть въ виду, это не подлежитъ сомнѣнію. При осложнившихся обстоятельствахъ этотъ каналъ будетъ разсматриваться какъ Босфоръ, Владивостокъ, желѣзная дорога въ Афганистанъ и т. п.

При этомъ каналѣ, черезъ который всегда могутъ пройти миноноски, никто не осмѣлится блокировать Бѣлое море ничтожными силами, какъ было въ Крымскую войну *). Открытое-же море дастъ средство подвозить въ Россію свинецъ, сѣру, уголь и проч., за что приходилось въ 1854—55 годахъ уплачивать тройныя цѣны. Точно также, неблокированное море дастъ возможность нашимъ крейсерамъ снабжать себя въ своей землѣ, на своихъ станціяхъ, а не у сомнительныхъ друзей, гдѣ каждый поставщикъ можетъ явиться предателемъ. Для быстроходныхъ кораблей Добровольнаго флота Бѣлое море будетъ такая-же счастливая станція, какъ и Японское море; но эфекты появленія крейсеровъ у

*) „Выполненіе блокады будетъ связано съ такимъ рискомъ матеріальныхъ потерь и съ такимъ нравственнымъ напряженіемъ для блокирующаго, что онъ рѣшится понести эти потери и истратить свою энергію въ дѣйствіяхъ болѣе рѣшительнаго характера, къ которымъ и приступитъ какъ можно скорѣе". Мнѣніе капитана 1-го ранга О. В. Дубасова. Кронштт. Вѣсти. № 3090, Апр. 1888 г.

береговъ колоній, или у береговъ метрополіи весьма различны. Отъ Бѣлаго моря до береговъ Ирландіи всего шесть дней пути, даже съ десантомъ.

Мѣстному населенію Заонежскаго края и Поморья каналъ въ военное время дастъ средство избавиться отъ трудныхъ подводъ при мобилизаціи и отъ натуральныхъ повинностей по доставкѣ военныхъ тяжестей и провіанта на сѣверныя окраины. Военно-конская повинность точно также воспользуется каналомъ, а не будетъ отрывать лошадей надолго отъ работы, топить и ломать ихъ въ болотахъ.

ГЛАВА V.

Сѣверо-Екатерининскій каналъ.

Съ устройствомъ порта въ Сорокахъ при устьѣ р. Выга Поморье получитъ болѣе выгодъ, чѣмъ оно потеряло при уничтоженіи военнаго порта въ Архангельскѣ. Сороки центральнѣе ко всему Поморью, чѣмъ Архангельскъ. Входъ въ Сорокскую бухту и выходъ изъ нея на рейдъ имѣетъ 5 верстъ, а въ Архангельскѣ 60 верстъ; разница для паруснаго промышленнаго флота весьма значительная. Въ Сорокахъ прямо съ рейда подъ парусами можно идти почти всѣми вѣтрами въ открытое море, тогда какъ въ Архангельскѣ надо ждать *повътеръ*, какъ тамъ говорятъ, или брать буксирный пароходъ, что дорого.

Архангельскъ.

На торговые интересы города Архангельска портъ въ Сорокахъ повліяетъ на первые годы тѣмъ, что поморы не будутъ въ тамошнихъ складахъ забирать муку, крупу, скалу и другіе продукты для мѣновой торговли въ Норвегіи. Это будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока архангельскіе торговцы не вступятъ въ правильную конкуренцію съ торговцами рѣки Выга. Конкуренція улучшитъ товаръ, понизитъ цѣну, устроитъ пристани для нагрузки, избавитъ суда отъ потери времени и это сейчасъ-же отразится на выгодахъ мѣновой торговли и на количествѣ привозной трески и сайды.

Отъ увеличенія привоза сайды Архангельскъ выиграетъ болѣе, чѣмъ Сороки. Сайда составляетъ любимую пищу зырянъ, населенія Двины, Сухоны и верховьевъ бассейна этихъ рѣкъ до г. Вологды включительно. Точно также сайда распространена вверхъ по р. Вычегдѣ до Вятской и Пермской губерній, такъ что требованіе этой рыбы изъ Архангельска вполнѣ упрочено; тогда какъ къ югу отъ Сорокъ вдоль пути своей рыбы много вплоть до Новѣнца, а по берегамъ Онежскаго озера, до с. Вознесенья и дальше отъ него, сайда медленно прививается; ее требуютъ только тѣ, кто къ ней привыкъ. Что-же касается до соленой и сухой трески, то надо полагать, что она пойдетъ транзитомъ черезъ каналъ вся въ Петербургъ, и Архангельскъ ее не удержитъ.

Лѣтнюю Бѣломорскую соленую селедку Архангельскъ будетъ получать въ прежнемъ размѣрѣ; потребленіе ея вошло въ народъ вплоть до Вологды. Этого товара достанетъ и для Двины и для канала. Семга до октября мѣсяца пойдетъ каналомъ; и надо ждать, что главные отправители ее будутъ тѣ-же архангельскіе торговцы, только изберутъ болѣе скорый и дешевый путь.

Что-же касается заграничнаго отпуска изъ Архангельска лѣса, хлѣба, льну, пеньки, смолы и др., то отъ проведенія Онежско-Бѣломорскаго канала количество ихъ едва-ли уменьшится. Хлѣбъ идетъ весеннимъ сплавомъ по Двинѣ и, въ урожайные въ придвинскихъ мѣстахъ годы, выдержитъ конкуренцію съ Рыбинскимъ хлѣбомъ; слѣдовательно, при благопріятныхъ обстоятельствахъ сбытъ хлѣба не сократится. Лѣсу по верховьямъ Двины также много, какъ и въ Заонежьѣ. Смолу отъ Архангельска, Сороки не перебьютъ; впрочемъ, она будетъ въ требованіи уменьшаться своимъ естественнымъ ходомъ отъ многихъ другихъ причинъ, а не отъ канала *). Ленъ и пенька уже пережили то время, когда ихъ вывозили изъ Архангельска за границу съ большой выгодой. Теперь придвинскій ленъ требуется для внутреннихъ полотняныхъ фабрикъ и, съ улучшеніемъ курса рубля, отпускъ его будетъ сокращаться. Пенька вытѣсняется съ заграничныхъ рынковъ для мѣшковъ джутой, для парусовъ хлопкомъ, для снастей желѣзомъ и сталью, помимо того, что парусные флоты замѣняются повсемѣстно паровыми.

Районъ Архангельскаго порта.

Для того, чтобы продлить значеніе Архангельска какъ отпускнаго порта, необходимо удешевить передвиженіе къ нему грузовъ, хотя изъ тѣхъ мѣстностей, которыя географически лежатъ къ нему ближе, чѣмъ къ Балтійскимъ портамъ. Къ этимъ мѣстностямъ принадлежатъ сѣверо-западная часть Пермской губерніи, сѣверныя половины Вятской и Костромской губерній и вся Вологодская губернія. Общее населеніе ихъ вмѣстѣ съ Архангельской губерніей доходитъ до 5-ти милліоновъ.

*) Смолы много шло на деревянное судостроеніе, на такелажъ паруснаго флота и на обмазку гидравлическихъ сооруженій. Теперь суда строятъ изъ стали, такелажъ проволочный и обмазка изъ каменноугольнаго дегтя и нефтяной мазуты.

Въ силу непонятныхъ причинъ весь этотъ край лишенъ желѣзныхъ дорогъ; лѣтнія грунтовыя дороги почти непроѣзжаемы и населеніе довольствуется только зимними путями. По этимъ зимнимъ путямъ населеніе подвозитъ излишки своихъ продуктовъ къ сплавнымъ рѣкамъ, иногда за 200 и за 300 верстъ, чтобы выручить хоть сколько-нибудь денегъ на уплату податей и на необходимыя нужды. Главное тяготѣніе вывоза этихъ продуктовъ направляется къ Волжскому бассейну, гдѣ устроенъ искусственный водный путь къ отпускному Петербургскому порту и цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ къ другимъ Балтійскимъ портамъ.

Искусственное привлеченіе сѣвернаго района къ Балтійскому бассейну заставляетъ всю массу грузовъ со всей восточной половины Россіи сталкиваться на Маріинскомъ водномъ пути и на Рыбинско-Бологовской и Николаевской желѣзныхъ дорогахъ. Скопленіе всѣхъ грузовъ на этихъ двухъ путяхъ мѣшаетъ своевременной ихъ доставкѣ, черезъ что роняетъ ихъ цѣну и увеличиваетъ рискъ. Эти риски усложняются опасностью отъ пожаровъ каравановъ, возможной остановкой и замедленіемъ отъ мелководія и порчи путей, раннимъ замерзаніемъ каналовъ и даже грозятъ полной остановкой отпуска хлѣба, въ случаѣ разрушенія моста или шлюза.

Между тѣмъ болѣе близкій путь для продуктовъ сѣвернаго района къ Бѣлому морю оставленъ въ полномъ небреженіи. И не только эти продукты, особенно хлѣбъ, не попадаютъ черезъ Архангельскъ заграницу, но послѣдній участвуетъ даже въ отстраненіи нерѣдкихъ голодовокъ на крайнемъ сѣверѣ Россіи.

Прекрасныя многоводныя рѣки: Вычегда, Сусола, Лузъ и Югъ служатъ только для тѣхъ мѣстностей, черезъ которыя онѣ протекаютъ. Рѣки Вологда, Сухона и Двина совершенно не устроены; весной по нимъ проходятъ барки въ 12 четвертей осадки, а лѣтомъ не болѣе 3-хъ четвертей; на перекатахъ же рѣки Сухоны, на такъ-называемыхъ „опокахъ“, всего двѣ четверти воды. Точно также на р. Сухонѣ много опасныхъ одинцовъ (камней), а на рѣкѣ Вологдѣ у самаго города нѣсколько мелей, мѣшающихъ лѣтнему плаванію.

Отстранить всѣ эти ничтожныя препятствія весьма легко безъ

дорогихъ гидротехническихъ сооруженій. Тогда-бы получился отъ Вологды до Архангельска спокойный водный путь по теченію рѣкъ въ тысячу верстъ. Приэтомъ Вологда уже соединена узкоколейной желѣзной дорогой съ Волгой противъ гор. Ярославля, протяженіемъ въ 192 версты. Ярославль въ свою очередь соединенъ желѣзной дорогой въ 261 версту съ Москвой, значитъ и со всей Россіей. Слѣдовательно Архангельску нельзя жаловаться на судьбу, что его будто раззоритъ портъ въ Сорокахъ, если откроется каналъ. Ничтожное улучшеніе въ устройствѣ пароходовъ по Двинѣ дозволило имъ доходить лѣтомъ до Вологды. Вслѣдствіе этого много пассажировъ и многіе товары бросили прямой колесный путь изъ Архангельска въ Петербургъ и направляются туда черезъ Москву. Если углубятъ р. Вологду въ чертѣ города и „опоки“ на р. Сухонѣ, хотя на одну четверть, тогда постоянное срочное пароходное и буксирное сообщеніе дадутъ Архангельску больше, чѣмъ возметъ отъ него Сорока.

Разговоровъ и проектовъ къ поддержанію и поднятію Архангельска и всего Сѣвера было много за послѣднія двадцать лѣтъ. Особенное обиліе проектовъ и надеждъ на оживленіе края было во время коммисій при архангельскихъ губернаторахъ Н. А. Качаловѣ и Н. М. Барановѣ. Главныя указанія коммисій останавливались на постройкахъ желѣзныхъ дорогъ. Разсматривалось нѣсколько проектированныхъ линій между Сѣверной Двиной и р. Вяткой и между Волгой и Сѣверной Двиной, между прочимъ проекты дорогъ между городомъ Котельничемъ и сел. Котласомъ въ 350 верстъ и между Казанью и Великимъ-Устюгомъ въ 500 верстъ. По громадности требуемыхъ затратъ на указанныя дороги, проекты эти долго не будутъ приведены въ исполненіе. Гораздо раціональнѣе улучшить тѣ водяные пути, которые издавна существуютъ. Проекты жел. дорогъ

Къ этимъ водянымъ путямъ относятся: во-первыхъ рѣки Вологда, Сухона и Двина, о которыхъ говорили выше и во-вторыхъ *Сѣверо-Екатерининскій каналъ*, соединяющій рѣки Каму и Вычегду, притокъ Двины. Улучшеніе этихъ путей большихъ денегъ не потребуетъ, времени тоже много не займетъ и они могутъ приводиться къ должному устройству постепенно, по мѣрѣ средствъ Водяные пути.

казны. Но разница между устройствомъ желѣзныхъ дорогъ и улучшеніемъ водяныхъ путей въ томъ выигрываетъ для послѣднихъ, что каждый углубленный вершокъ на перекатѣ, каждый вынутый съ фарватера камень тотчасъ же отражается на удобствахъ доставки. Тогда какъ постройка желѣзныхъ дорогъ требуетъ очень много времени и оказываетъ пользу только по совершенномъ окончаніи работъ. Что же касается до такихъ громоздкихъ и дешевыхъ грузовъ, которые можетъ ждать Архангельскій портъ отъ своего района, то выгода и дешевизна доставки ихъ остаются на сторонѣ водянаго пути.

Соединеніе бассейновъ.

Соединеніе Камы съ Вычегдой черезъ рѣки Кельтмы вопросъ давнишній. Исторія его воочію подтверждаетъ, что личные взгляды случайныхъ администраторовъ, не выслушивающихъ земскихъ нуждъ, убыточны для казны и часто вредны для населенія.

Исторія канала.

Въ „Русскомъ Архивѣ“ 1866 г. № 6, Л. Н. Трефолевъ помѣстилъ выдержки изъ дѣла „*О рѣкахъ Кельтмахъ*“, хранящагося въ архивѣ Ярославскаго губернскаго правленія. Мысль о сооруженіи *Сѣверо-Екатерининскаго канала* возникла у Ярославскаго и Вологодскаго генералъ-губернатора А. П. Мельгунова для оживленія Печорскаго края. Въ запискѣ поданной Мельгуновымъ Императрицѣ Екатеринѣ II въ 1785 г. говорится, что „такъ какъ крестьяне Устьсысольскаго и Яренскаго округовъ бѣдствуютъ отъ неурожая хлѣба, а работъ не имѣютъ, то дать имъ казенную работу. Работа эта должна состоять въ копаніи канала, черезъ болотистый холмъ, въ полторы версты, между двумя рѣчками. Одна течетъ къ сѣверу и впадаетъ въ р. Устьсысолъ, а черезъ нее въ Вычегду и въ Двину, другая течетъ на полдень и черезъ рѣчки соединяется съ Камою и Волгою“.

1785 г.

Лѣтомъ 1785 г. Императрица послала въ тотъ край инженеръ-подполковника фонъ-Сухтелена и инженеръ-маіора Князева, которые и представили свое мнѣніе съ чертежами и прорѣзами о соединеніи двухъ рѣкъ сѣверной и южной Кельтмы. По разсмотрѣніи плановъ, Императрица повелѣла: 1) работу производить подъ начальствомъ фонъ-Сухтелена и Князева. 2) Каналъ производить для большихъ судовъ. 3) Кривизны на Кельтмахъ не выпрямлять, дабы не образовались пороги 4) Отпустить на работы

въ 1786 г. 50,000 руб., а въ послѣдующіе пять лѣтъ по 75 тыс. въ годъ. 5) Распредѣлять жалованье съ доплатою по трудамъ. 6) Касательно судовъ соображаться съ обыкновеніемъ того края. 7) Работу производить добровольнымъ наймомъ, безъ малѣйшаго наряда.

Лѣтомъ 1786 года Мельгуновъ доносилъ, что фонъ-Сухтеленъ и Князевъ приступили къ работѣ, расчистили вершины рѣкъ отъ лѣса и, по случаю сухаго лѣта, нашли болѣе выгоднымъ соединить не вершины Кельтмы, а тѣ мѣста, отъ которыхъ онѣ дѣлаются судоходны. Каналъ будетъ 19 верстъ, почему проситъ прибавить 146,000 руб. Императрица утвердила каналъ, а вмѣсто денегъ повелѣла продлить срокъ еще на годъ. 1786 г.

Въ 1787 г. Мельгуновъ донесъ, что вмѣсто южной Кельтмы надо вести каналъ на рѣчку Джуричъ, какъ болѣе водную. Черезъ это и каналъ укоротился до 16 верстъ 140 саженъ. Вслѣдствіе разрѣшенія вырубили по длинѣ канала лѣсъ, разчистили на 90 верстъ рѣки и вырыли часть канала. 1787 г.

Въ 1788 г. возникла война съ Турціей, деньги перестали отпускать и работа канала остановилась. 1788 г.

Изъ книги Штукенберга (Beschreibung aller im russischen Reiche gegrabenen oder projectirten Canaele. St. P. 1841) П. Бартеневъ видитъ, что г. Штукенбергу Сѣверо-Екатерининскій каналъ не былъ извѣстенъ въ его началѣ и приводитъ выдержки о дальнѣйшихъ работахъ. Онѣ возобновились въ 1803 году, благодаря предстательству графа Н. П. Румянцева, тѣмъ же Н. К. Сухтеленомъ и инженеръ-полковникомъ Харламовымъ. Потомъ главное завѣдываніе принялъ устроитель того края Модерахъ. 1803 г.

Въ 1809 г. въ работахъ произошла остановка. Въ 1817 г. снова принялись за работу уже по проекту генералъ-маіора Леонтьева. 1817 г.

Въ 1822 г. началось плаваніе по каналу. Въ 1837 году старшій членъ совѣта путей сообщенія генералъ-лейтенантъ Горголи, отношеніемъ отъ 16 ноября за № 2896, увѣдомилъ министра внутреннихъ дѣлъ, что главноуправляющій путями сообщенія принявъ во вниманіе: 1837 г.

„1) Что каналъ сей, будучи загражденъ съ одной стороны Сѣверною Кельтмою, а съ другой Южною и Джуричемъ, по коимъ

судоходство самое незначительное и только при самыхъ высокихъ вссенихъ водахъ, не можетъ быть причисленъ къ числу государственныхъ судоходныхъ путей, а между тѣмъ штатное содержаніе сего канала ежегодно стоитъ казнѣ 16198 рублей (ассигнаціями, надо полагать, т. е. 4656 р. с.)."

„2) Что губерніи, лежащія къ югу отъ канала, черезъ Волгу и ея притоки могутъ отправлять свои произведенія къ Петербургскому порту и на Нижегородскую ярмарку и отсюда-же снабжать себя всѣми потребностями; а губерніи: Вятская и Вологодская предпочитаютъ каналу другой путь посредствомъ р. Лузы отъ Ношульской пристани."

„3) Что положеніе бассейна Сѣв. Двины не представляетъ вѣроятія, чтобы судоходство по Сѣверо-Екатерининскому каналу пришло когда-либо въ большую дѣятельность, ибо каналъ Герцога Александра Виртембергскаго и судоходство по Лузѣ доставляютъ удобнѣйшія сообщенія между системою р. Волги и Архангельскимъ портомъ."

„4) Что яснымъ этому доказательствомъ служитъ то, что въ первые 4 года по каналу провозилось клади на 104 тыс. рублей въ годъ, по открытіи-же канала Герцога Александра Виртембергскаго, въ послѣдніе годы отправленная по каналу кладь составляетъ 18 тыс. рублей въ годъ."

„5) Что приведеніе Сѣверо-Екатерининскаго канала въ надлежащее устройство встрѣчаетъ препятствіе въ томъ, что болотистая мѣстность и рѣки Кельтмы и Джуригъ, на протяженіи 150 верстъ весною потопляются водою, въ лѣтнее-же время мелководны; слѣдственно потребны шлюзы, водоудержательныя плотины и дамбы, издержки на нихъ несовмѣстны съ пользою, приносимою и ожидаемою отъ судоходства по сей системѣ."

„6) Что шлюзы и гивильныя зданія пришли въ ветхость и требуютъ капиталъ."

„По всѣмъ симъ уваженіямъ Главноуправляющій путями сообщенія, признавая безполезнымъ существованіе Сѣверо-Екатерининскаго канала близъ полярнаго круга, гдѣ водяная доставка кратковременнѣе зимняго пути, испрашивалъ Высочайшаго соизволенія на исключеніе этого канала изъ числа государственныхъ судоход-

ныхъ путей и на передачу онаго въ вѣдѣніе Пермскаго губернскаго начальства, съ причисленіемъ состоящихъ на оном̀ церкви и священно-церковно-служителей къ Пермской епархіи. На что воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе и увѣдомлены подлежащія мѣста и лица къ исполненію."

Въ 1838 г. Пермское губернское правленіе, не зная на какія суммы ремонтировать каналъ, входило съ вопросомъ: не было-ли какихъ-либо предположеній при испрошеніи Высочайшаго повелѣнія о передачѣ канала въ гражданское вѣдомство и о способахъ къ содержанію его на будущее время. Главноуправляющій путей сообщенія, графъ Толь увѣдомилъ, что если въ представленіи своемъ о безполезности существованія канала онъ не сказалъ прямо, чтобы его уничтожить, то это „тожмо потому, что полагалъ, что какъ самый каналъ, такъ и ветхія сооруженія на немъ, будучи оставлены безъ ремонта, сами собой уничтожатся" *). Пророчество главноуправляющаго путями сообщенія, графа Толя, сбылось только наполовину. „Ветхія сооруженія дѣйствительно „уничтожились, но самый каналъ служитъ мѣстнымъ жителямъ „до сихъ поръ единственнымъ сообщеніемъ въ лѣтнее время" **).

Замѣчательно совпаденіе двухъ распоряженій графа Толя: уничтоженіе Сѣверо-Екатерининскаго канала и въ тотъ-же 1837 годъ пренебрежительный отказъ его къ разсмотрѣнію проекта Онежско-Бѣломорскаго канала. Какъ отъ р. Камы къ р. Вычегдѣ, такъ и отъ Повѣнца къ Бѣлому морю, не было никакихъ лѣтнихъ путей, кромѣ существующихъ водяныхъ, въ первомъ случаѣ по Кельтмамъ, а во второмъ по Выгу. Казалось-бы, что лицо, завѣдующее путями сообщенія въ Россіи, скорѣе склонно расширять сѣть водныхъ путей, а оно ихъ сокращало и уничтожало.

Распоряженіе къ уничтоженію Сѣверо-Екатерининскаго канала непонятно и потому еще, что при составленіи его проекта, генералъ-маіоръ Леонтьевъ, описывая выгоды его, прибавлялъ: „что „хотя въ началѣ открытія онаго нельзя ожидать значительнаго

---

*) Выписано съ подлиннаго, обязательно доставленнаго сенаторомъ княземъ Г. С. Голицынымъ.

**) Обязательное сообщеніе сенатора князя Г. С. Голицына, посѣтившаго каналъ и прослѣдовавшаго всю эту мѣстность въ 1887 году.

„судоходства, но со временемъ оно можетъ увеличиться, особливо „къ Сибирскому краю“. По цифрамъ прошедшихъ по каналу судовъ видно, что 1829 г. было 10 судовъ, въ 1830 г.—4, 1831 г. —6, 1832 г.—17, 1833 г.—16 судовъ *); къ 1835 г. провозъ клади дошелъ до 104,000 руб., и если въ 1836 г. упалъ провозъ до 18,000 рублей, то была цѣлая сумма причинъ, изъ которыхъ *безполезность* канала трудно вывести.

Въ это время на Волгѣ и Камѣ стало развиваться пароходство и слѣдовательно взводъ судовъ вверхъ по Камѣ облегчался и удешевлялся. Нужно было ждать, что камскій хлѣбъ, пермская соль и уральское желѣзо, какъ предметы громоздкіе, съ годами будутъ увеличивать дѣятельность на каналѣ. Это-же указывало и количество частныхъ складочныхъ амбаровъ, устроиваемыхъ на этомъ пути. Все это рушилось; церковь перенесена въ с. Епидово, а иконостасъ изъ нея въ с. Нарынское. Шлюзъ обвалился и теперь выходъ изъ канала представляетъ быстрину, по которой поднимаются лодки въ 300 пудовъ клади на шестахъ съ усиліемъ восьми человѣкъ. Каналъ заросъ тальникомъ, такъ что вѣтви и вершины сплелись на серединѣ и образовали сводъ надъ каналомъ. Подъ этимъ сводомъ крестьяне проводятъ свои лодки, снимая покрышки съ нихъ.

Положеніе жителей.

Несмотря на такое состояніе заброшеннаго канала, онъ и теперь оказываетъ населенію Устьсысольскаго уѣзда громадную услугу. Рабочіе изъ Вычегодскихъ волостей ежегодно проходятъ по немъ на легкихъ лодкахъ въ горные заводы Пермской губерніи для пилки дровъ и на другіе заработки въ слѣдующемъ количествѣ:

1) Кортеросской	. . .	600 чел.
2) Небдинской	. . .	500 „
3) Богородской	. . .	350 „
4) Подъельской	. . .	450 „
5) Деревянской	. . .	140 „
6) Устькуломской	. . .	80 „
7) Устьнемской	. . .	150 „
8) Керчемской	. . .	40 „
	Всего до .	2310 человѣкъ.

*) Преимущественно тихвинки отъ 1000 до 1500 пудовъ.

Передвиженіе ихъ по каналу совершается преимущественно съ сентября, по окончаніи полевыхъ работъ. Часть рабочихъ возвращается въ свои дома въ концѣ ноября и въ декабрѣ, остальные остаются до весны. Весной, пользуясь полой водой, свободно проходятъ назадъ по каналу съ грузомъ пермской соли.

Сѣверная или Вычегодская Кельтма впадаетъ въ Вычегду около селенія Керчемскаго. По Кельтмѣ нужно подниматься до Сѣверо-Екатерининскаго канала противъ теченія 125 верстъ и каналомъ 17 верстъ. Для прохода этихъ 17-ти верстъ требуется работы цѣлые сутки, такъ какъ на каналѣ жели и заломы, черезъ которые лодки перетаскиваютъ волокомъ. Затѣмъ, изъ канала входятъ въ извилистую рѣчку Джуричь; ею слѣдуютъ 35 верстъ внизъ по теченію до рѣки Камской Кельтмы, которой плывутъ въ Каму и потомъ до соленареннаго Усольскаго завода всего 175 верстъ. Тутъ Вычегодскіе крестьяне оставляютъ свои лодки на храненіи мѣстныхъ жителей, а сами идутъ на горные заводы уже пѣшкомъ.

Въ сухіе годы каналъ мелѣетъ и дѣлается недоступенъ для прохода лодокъ. Тогда рабочіе бросаютъ лодки на произволъ судьбы; провизію, сколько можно нести въ котомкахъ, берутъ съ собой, а остальную продаютъ промышленникамъ, лѣсующимъ за звѣремъ и птицей; если же некому продать, то бросаютъ ее и идутъ пѣшкомъ. На заводы они направляются по прямой линіи черезъ лѣса и болота. Многіе, увязая въ тинѣ по поясъ, не выдерживаютъ перехода, заболѣваютъ и тогда товарищи связываютъ изъ хвойныхъ вѣтвей возилки, на которыхъ и тащатъ ихъ черезъ грязи *).

Съ весенней водой Вычегодскіе рабочіе, нагрузивши лодки на заводахъ Строгонова и Шувалова солью, возвращаются домой. Если по цѣнѣ ржаная мука можетъ доставить выгоду, то ее тоже грузятъ на лодки и везутъ на сѣверъ. Въ весну проходитъ до ста лодокъ съ кладью въ 100, 200 и не болѣе 300 пудовъ.

---

*) Изъ записки чиновника по крестьянскимъ дѣламъ Устьсысольскаго уѣзда Ф. А. Арсеньева, поданной сенатору князю Г. С. Голицыну, путешествовавшему на каналъ въ 1887 году.

Для устьсысольскихъ крестьянъ и зырянъ расчистка канала, разборка дрязги и заломовъ на немъ, а мѣстами углубленіе его, была-бы благодѣтельной мѣрой. Улучшеніе канала принесло-бы пользу для всего края, а стоило-бы не болѣе пяти тысячъ рублей *).

Зырянскія лодки выдолблены изъ осины, на нихъ нашиты обочины; ходятъ на веслахъ, подъ парусами и бечевой, гдѣ бечевникъ позволяетъ. Плаваніе весенней водой вездѣ возможно, только сводъ изъ вѣтвей на каналѣ мѣшаетъ въ высокую воду. Теченіе на Южной Кельтмѣ достигаетъ до 4-хъ верстъ въ часъ. Въ помощь лодочникамъ въ весла иногда садятся богомольцы изъ Пермской губерніи, которые идутъ въ Степано-Пермскій Ульяновскій монастырь (упраздненная Спасская пустынь). Изъ этого монастыря богомольцы внизъ по р. Вычегдѣ спускаются въ Архангельскъ, чтобы оттуда плыть въ Соловецкій монастырь **).

Возможное улучшеніе.

Для того, чтобы этотъ каналъ могъ быть соединительнымъ водянымъ путемъ между рѣками Камой и Вычегдой, а слѣдовательно и между бассейнами Каспійскимъ и Бѣломорскимъ, на первое время можно было-бы хотя освободить его отъ заломовъ и прорубить тотъ тальниковый сводъ, на который зыряне жалуются. Затѣмъ съ годами, *по мѣрѣ возможности и надобности*, можно было-бы обратиться къ проекту генералъ-маіора Леонтьева, который въ 1816 году доносилъ въ управленіе путей сообщенія, что „выгода постройки Сѣверо-Екатерининскаго канала несомнѣнна. „Обратить каналъ въ перекопъ невозможно, такъ какъ разность „горизонта воды р. Джурича (впадающ. въ Южн. Кельтму) и р. „Сѣв. Кельтмы, 15 футовъ 8 дюймовъ, а потому надо устроить „три шлюза и одинъ водоспускъ на всемъ протяженіи канала „(16 верстъ 322 саж.). Принимая-же въ соображеніе долженствующія проходить черезъ каналъ суда небольшаго размѣра и что „изъ Архангельска возвращаться они не будутъ, Леонтьевъ считалъ лишнимъ, соединяющія каналъ рѣки обращать въ шлюзованную систему, а только очистить ихъ. Самый-же каналъ пола-

---

*) Тамъ-же.

**) Изъ записной путевой книжки сенатора князя Г. С. Гагицына.

„галъ устроить такимъ образомъ, чтобы могли проходить суда „съ осадкою до 3 футовъ“ *).

Эти скромныя желанія, прежде ихъ исполненія, можно было-бы подвергнуть разностороннимъ изслѣдованіямъ на мѣстѣ. Достигнуть этого весьма легко, потому что весь путь проходитъ въ Пермской и Вологодской губерніяхъ, гдѣ введены земскія учрежденія, которыя со многихъ сторонъ уже успѣли заявить свою полезную дѣятельность.

Если смотрѣть на вопросъ теоретически, то кажется, что этимъ воднымъ путемъ съ уральскихъ горныхъ заводовъ пойдутъ желѣзо, цѣпи, гвозди, якоря и посуда. Всѣ эти предметы могли-бы дешевле приходить въ Архангельскъ каналомъ, чѣмъ изъ Петербурга на саняхъ черезъ Каргополь, или изъ Петербурга сплавомъ по р. Онегѣ, или же черезъ каналъ Герцога Александра Виртембергскаго. Такъ напр. въ 1887 г. провезено желѣза изъ Петербурга почтовымъ трактомъ въ Архангельскъ: зимою 4000 пудовъ и лѣтомъ 1800 пудовъ, отъ 1½ до 2 руб. съ пуда за провозъ. Водою по р. Онегѣ 5000 пудовъ. Спирта изъ Петербурга зимой провезено 1200 пудовъ; хлѣба въ зернѣ и мукѣ почтовымъ трактомъ зимою 10,000 пудовъ, лѣтомъ 2000 пудовъ, водою по р. Онегѣ 50,000 пудовъ **). При этомъ невольно вспоминается, что петербургское мѣстное желѣзо дѣлается изъ заграничнаго чугуна на заграничномъ топливѣ, правительство заботится о покровительствѣ уральскому желѣзу и возобновленіе Сѣверо-Екатерининскаго канала дало-бы ему дешевый путь въ Архангельскъ и на Бѣлое море.

Спиртъ, хлѣбъ и мука идутъ въ Петербургъ съ Камы, какъ и изъ другихъ мѣстъ; цѣна этихъ продуктовъ на мѣстахъ производства обратно пропорціональна разстоянію до Петербурга. При каналѣ повезли-бы хлѣбъ съ Камы прямо сплавомъ по Вычегдѣ, а не кружнымъ путемъ черезъ Петербургъ, или черезъ Кубенское озеро.

---

*) Докладъ В. Л. Долинскаго Императорскому Вольному Экономическому Обществу „о развитіи торговли по бассейнамъ рѣкъ сѣверодвинскому, мезенскому и печерскому. 1867 г.

**) Свѣдѣніе отъ Каргопольскаго Полицейскаго Управленія.

Выше было замѣчено, что пермская и вообще низовая соль каменная и выварная сталкивается въ Вологдѣ съ солью изъ Сереговa. Для Строгоновской и Шуваловской соли зыряне сами прокладываютъ путь черезъ Кельтмы. 300 пудовъ везутъ 8 человѣкъ, на одного рабочаго приходится 37½ пудовъ и всетаки она въ Устьсысолѣ, въ 200 верстахъ отъ канала, приходится сходнѣе Сереговской соли. Если устроить Сѣверо-Екатерининскій каналъ, хотя настолько, чтобы 300 пудовъ везли не 8 человѣкъ, а только четверо, то смѣло можно предсказать, что Пермская соль, по достоинству и дешевизнѣ, по всей Двинѣ будетъ предпочитаться Сереговской. Лучшее доказательство необходимости канала для соли то, что сѣверные солевары энергично отвергаютъ полезность этого канала.

Будущность канала.

Помимо перечисленныхъ продуктовъ надо помнить, что теперь Кама и Пермь соединены желѣзной дорогой съ Тюменью, а отсюда по р. Турѣ ходятъ пароходы по всѣмъ рѣкамъ бассейна Оби. Съ этимъ громаднымъ бассейномъ, черезъ Кетскій каналъ, нынѣ связанъ такой-же обширности бассейнъ р. Енисея. Невольно останавливаешься на проектѣ генералъ-маіора Леонтьева, который еще въ 1816 г. предлагалъ устроить Сѣверо-Екатерининскій каналъ хотя до 3-хъ футовъ глубины, чтобы связать Сибирь съ Бѣлымъ моремъ.

Если это осуществится, то г. Архангельскъ, какъ портъ привоза и вывоза, пріобрѣтетъ районъ для своей торговой дѣятельности въ десять разъ большій, чѣмъ онъ потеряетъ на эксплоатаціи Кемскаго уѣзда.

ГЛАВА VI.

Сравненіе путей.

Оба проектируемые каналы, какъ Онежско-Бѣломорскій, такъ и Сѣверо-Екатерининскій, могутъ быть разсматриваемы какъ продолженіе и дополненіе другъ къ другу. Сибирскіе товары, какъ только они поступятъ на р. Каму въ Перми, пойдутъ весенней водой противъ теченія до Сѣверной Кельтмы 500 верстъ и потомъ по теченію вплоть до Архангельска. Путь свободный, скорый и безъ перегрузокъ. Если же этимъ товарамъ направляться внизъ по Камѣ до Богородска 950 верстъ и потомъ вверхъ по Волгѣ до Рыбинска 985 и затѣмъ Маріинскимъ путемъ 1000 верстъ до Петербургскаго порта, то вѣроятно всякій торговецъ избралъ-бы первый путь. Этимъ путемъ, т.-е. черезъ Сѣверо-Екатерининскій каналъ товаръ пришелъ-бы въ Архангельскъ около половины іюня, тогда какъ черезъ Волгу товаръ изъ Перми къ этому времени приходитъ только въ Рыбинскъ.

Въ Рыбинскѣ до половины іюня кончается *1-й рейсъ* навигаціи по Маріинской системѣ, когда ежедневно отходитъ отъ 35 до 50 судовъ, т. е. отъ 700 тыс. до 1 милл. п. въ сутки; съ этого времени движеніе съ каждымъ днемъ уменьшается *). Доставка накопленнаго каравана затрудняется, вслѣдствіе постоянной задержки переднихъ каравановъ въ шлюзахъ и вообще въ разныхъ пунктахъ Маріинскаго водянаго пути, такъ что сибирскій товаръ, предназначенный къ отпуску заграницу, доходитъ до петербургскаго порта не ранѣе половины августа.

Разница во времени два мѣсяца и надо полагать, что выгода въ цѣнѣ провоза была-бы тоже на сторонѣ Сѣверо-Екатерининскаго канала. Хотя фрахтъ и страховка до Англіи изъ Петербурга считаются дешевле, чѣмъ изъ Архангельска въ одни и тѣ же мѣсяцы, но такъ какъ въ этомъ случаѣ сибирскіе товары изъ

*) Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ Докладъ А. А. Клопова, представленный съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ II группы.

Архангельска могли-бы отправляться лѣтомъ, то этотъ фрахтъ выгоднѣе осенняго петербургскаго.

Можно ждать, что при возобновленіи Сѣверо-Екатерининскаго канала изъ Сибири пойдутъ за границу пшеница и овесъ. Въ случаѣ заминки заграничнаго отпуска, этотъ хлѣбъ поступитъ на продажу въ Поморье и вдоль Онежско-Бѣломорскаго канала по Заонежью.

Привозные изъ-за границы товары къ Архангельскому порту точно также будутъ проходить до Перми и Тюмени черезъ Сѣверо-Екатерининскій каналъ дешевле, чѣмъ черезъ Петербургскій портъ и Маріинскій путь. Въ случаѣ остановки требованія этого товара на Каму и Сибирь, онъ можетъ черезъ Онежско-Бѣломорскій каналъ идти во внутреннія губерніи Россіи, одинаковой цѣной, какъ изъ Петербурга.

Главную же услугу отъ этихъ путей надо ждать во время блокады нашихъ портовъ, когда нашему хлѣбу не будетъ выхода черезъ Петербургъ, Ригу, Либаву и Босфоръ. Тогда Онежско-Бѣломорскій каналъ дастъ возможность военнымъ судамъ пройти въ Бѣлое море, чтобы *удалить блокаду*, если она будетъ также ничтожна, какъ въ 1854—55 годахъ, или заставить непріятеля ее усилить, сдѣлать *дѣйствительной* и, значитъ, ослабить силы противника на другихъ моряхъ. Въ первомъ случаѣ Сѣверо-Екатерининскій каналъ будетъ подвозить хлѣбъ и другой товаръ для отпуска, а во второмъ случаѣ будетъ помогать подвозомъ пушекъ, снарядовъ, людей и провіанта съ Урала.

Дабы Бѣлое море могло быть всегда открытымъ для отпуска хлѣба и для подвоза каменнаго угля, свинца, сѣры и другихъ предметовъ, надо его защитить. Это достижимо: или устройствомъ отдѣльнаго военнаго порта и флота въ Архангельскѣ, или проведеніемъ канала въ 9 футовъ глубины черезъ Заонежье, чтобы дать ходъ миннымъ крейсерамъ изъ Кронштадта въ Бѣлое море и обратно.

Отдѣльный военный портъ и флотъ со всѣми необходимыми для него заведеніями, мастерскими и т. д., обойдется втрое дороже, чѣмъ проведеніе Онежско-Бѣломорскаго канала. Отдѣльный флотъ ослабитъ морской бюджетъ, разъединитъ свои морскія силы

и будетъ служить только однимъ военнымъ цѣлямъ. Проведеніе же канала послужитъ сосредоточенію морскихъ силъ въ любомъ морѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, непрестанно будетъ вліять на развитіе экономическихъ силъ страны и поможетъ сѣверному краю выйти изъ того бѣдственнаго положенія, въ которомъ онъ находится по причинѣ своей полной отчужденности отъ центровъ торговли и цивилизаціи.

Сѣверо-Екатерининскій или Онежск.-Бѣломорск.?

Если поставить вопросъ: который изъ двухъ каналовъ слѣдовало-бы построить прежде, Сѣверо-Екатерининскій, или Онежско-Бѣломорскій, то не является никакихъ сомнѣній, что Онежско-Бѣломорскій каналъ есть вопіющая *государственная необходимость*, а Сѣверо-Екатерининскій каналъ есть *мѣстная нужда*.

Правительство объявило, что десять лѣтъ будетъ существовать высокая пошлина на чугунъ и желѣзо для водворенія руднаго дѣла въ Россіи; уже достаточно одной этой причины, чтобы приступить къ работѣ Онежско-Бѣломорскаго канала. Каналъ можетъ быть оконченъ не менѣе какъ въ восемь лѣтъ, каждый годъ промедленія оставляетъ тяжесть желѣзной пошлины безполезно на народѣ. Выше было извлечено изъ оффиціальныхъ данныхъ, что русскаго желѣза недостаетъ въ Россіи, пошлина заставила платить за такой необходимый продуктъ 10 милліоновъ рублей въ годъ, или отказываться отъ его полезнаго употребленія. Подъ покровительствомъ этой пошлины старые производители желѣза набавили цѣны, но увеличить количество металла они не могутъ по недостатку рукъ и дешеваго топлива. Каждый годъ промедленія постройки канала обходится государству на вздорожаніи желѣза, что составляетъ почти полную стоимость устройства канала.

Въ случаѣ же разрыва съ какой-либо сильной въ морѣ державой весь Мурманъ и все Поморье отдаются на полный произволъ непріятеля. Если же безъ водянаго пути напрягать силы населенія для подвозки сухопутьемъ людей, пушекъ, снарядовъ и всего, что потребно для обороны побережій, то благосостояніе края надолго будетъ подорвано.

Историческій ростъ Россіи шелъ безъ скачковъ черезъ чужія земли и моря, изъ центра она объединялась и крѣпла полоса къ полосѣ. Этотъ ходъ видѣнъ и теперь въ проведеніи желѣзныхъ

дорогъ къ Владивостоку и Бухарѣ; вѣроятно средства найдутся и для соединенія воднымъ путемъ Поморья съ центромъ Россіи.

Что-же касается собственно Архангельска и Сѣверной Двины, то они уже соединены съ остальной Россіей тремя путями: черезъ каналъ герцога Александра Виртембергскаго, черезъ узкоколейную желѣзную дорогу отъ Ярославля на Вологду и черезъ заброшенный Сѣверо-Екатерининскій каналъ. Послѣдній путь требуетъ ничтожнаго улучшенія, на первое время хотя-бы для прохода въ осеннее время порожнихъ лодокъ съ рабочими, на что потребно до 5 тыс. руб. *). По мѣрѣ же развитія сношеній можно Сѣверо-Екатерининскій каналъ доводить постепенно до 3-хъ футовъ глубины, какъ проектировалъ генералъ-маіоръ Леонтьевъ въ 1816 году.

Каналъ или жел. дорога?

Нельзя не упомянуть о существующемъ мнѣніи нѣкоторыхъ коммерсантовъ, что вмѣсто водянаго пути между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ полезнѣе было-бы построить желѣзную дорогу. Съ такимъ воззрѣніемъ невозможно согласиться уже потому, что по желѣзной дорогѣ миноносные крейсеры типа „Лейтенантъ Ильинъ“ не могутъ перевозиться, а по каналу они пройдутъ свободно, если ихъ облегчить и поставить на ровный киль.

Кромѣ того желѣзная дорога въ постройкѣ обойдется дороже, ежегодное содержаніе ея будетъ стоить больше, провозъ по ней такихъ дешевыхъ предметовъ какъ руда, лѣсъ, уголь, дрова и проч. не выдержатъ тарифа и накладныхъ расходовъ. Желѣзная дорога требуетъ подъѣздныхъ путей, которые въ Заонежскомъ краѣ замѣняются побочными рѣками и озерами. Нагрузка и выгрузка на желѣзной дорогѣ производится только на станціяхъ и на опредѣленныхъ пунктахъ, каналъ и водяной путь имѣетъ въ этомъ то преимущество, что грузить и разгружать товаръ можно вездѣ и своими средствами. Черезъ это выигрываются накладные расходы на подвозку товара до станцій и плата за погрузку въ

---

*) Записка чиновника по крестьянскимъ дѣламъ Устьсысольскаго уѣзда Ф. А. Арсеньева.

вагоны; для дешеваго же и громоздкаго товара каждая копѣйка составляетъ большой процентъ.

Сторонники желѣзной дороги указываютъ, что навигація канала будетъ продолжаться только 5½ мѣсяцевъ, а желѣзная дорога весь годъ. На это слѣдуетъ указать, что концы этой дороги будутъ упираться въ Бѣлое море и Онежское озеро и какъ только они замерзнутъ, то на желѣзную дорогу не будетъ поступать и грузовъ. Между тѣмъ расходы желѣзной дороги съ прекращеніемъ движенія зимой уменьшатся, но не прекратятся; останется содержаніе служащихъ, очистка пути отъ снѣга, отопленіе и освѣщеніе зданій и т. д. На каналъ эти расходы будутъ гораздо меньше.

Желѣзная дорога мало поможетъ сгону лѣса, постройкѣ судовъ и не раздвинетъ районъ плаванія бѣломорскихъ шкунъ и онежскихъ галіотовъ. Каналъ на все это окажетъ свое вліяніе. Ко всему этому надо прибавить, что каналъ дастъ возможность провозить въ Петербургъ живорыбные садки и соймы, какъ ихъ теперь провозятъ съ Сѣверной Двины, Вычегды, Сусолы и Лузы.

Съ этихъ рѣкъ ежегодно проводятъ въ Петербургъ до 20 живорыбныхъ садковъ черезъ Кубенское озеро. Въ каждомъ прорѣзномъ садкѣ считается до 32 пудовъ стерлядей, а во всѣхъ до 640 пудовъ, почти на 50,000 рублей *). Въ озерахъ Заонежья очень много породъ рыбъ, которыя будутъ живыми доставляться въ Петербургъ. Можно думать, что недалеко то время, когда начнутъ заниматься искусственнымъ разведеніемъ рыбы съ промышленною цѣлью, для чего Заонежье представляетъ самыя благопріятныя мѣста своими рѣчками и озерками. Хотя это вопросъ будущаго, но каналъ этотъ будетъ выстроенъ не для одного настоящаго.

Словомъ, какую-бы сторону промышленной дѣятельности заонежскаго населенія не брать: руда, лѣсъ, рыба, флотъ и др. невольно должно склониться на сторону канала и только

---

*) Изъ матеріаловъ, обязательно доставленныхъ сенаторомъ княземъ Г. С. Голицынымъ.

его считать своевременнымъ и необходимымъ. Можно смѣло однако предсказывать, что черезъ 20—30 лѣтъ каналъ вызоветъ постройку желѣзной дороги и притомъ изъ мѣстныхъ Заонежскихъ матеріаловъ; но *теперь* каналъ удовлетворитъ всѣхъ и присоединитъ, хотя и богато одаренный въ нѣдрахъ земли и воды, но отторженный край къ остальной Россіи.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Обмѣнъ произведеній

Въ то время, какъ другія европейскія государства пріобрѣтали себѣ колоніи за морями, во всѣхъ широтахъ, для полученія изъ нихъ сырья и отправки туда фабрикатовъ, Россія пріобрѣтала земли межа къ межѣ и теперь въ своихъ предѣлахъ имѣетъ на югѣ виноградъ, хлопокъ, рисъ и маслины, а на сѣверѣ ея граница упирается въ полярные льды. Обмѣнъ произведеній всѣхъ климатовъ облегченъ природными водными путями. Отъ искусства требовалась самая ничтожная доля, чтобы прокопать только нѣкоторыя перемычки. Такъ, въ настоящемъ случаѣ, надо перекопать только семь верстъ, чтобы связать Лапландію съ Закавказьемъ; тогда водный путь отъ Аракса до Колы займетъ по меридіану тридцать градусовъ *), и пересѣчетъ всѣ полосы естественныхъ произведеній.

Пошлина.

Экономическая политика нашего государства не щадитъ народныхъ жертвъ, чтобы избавиться отъ чужаго сырья, которое обложено покровительственной таможенной пошлиной. Смыслъ этого тяжелаго покровительства состоитъ въ томъ, чтобы внутреннія богатства страны притянули къ себѣ трудъ и капиталы, воспользовались временнымъ запретомъ, или покровительственнымъ затрудненіемъ привоза, превозмогли начало дѣла при разработкѣ и затѣмъ прочно водворились въ странѣ. Но запретъ, или затрудненіе привоза пошлиной, есть мѣра *отрицательная*, которая поможетъ *всѣмъ* только при параллельныхъ *положительныхъ* мѣрахъ. Безъ послѣднихъ мѣръ пошлина будетъ обогащать только *нѣкоторыхъ* на средства *всѣхъ*. Къ такимъ положительнымъ мѣрамъ относятся пути сообщенія, а въ данномъ вопросѣ— устройство Онежско-Бѣломорскаго канала.

---

*) Кола подъ 68°,53' и Джульфа на Араксѣ Эриванской губерніи подъ 38°05' сѣверной широты.

Волокъ. Въ первой части этого очерка было показано, что все пространство между сѣверною оконечностью Онежскаго озера у г. Повѣнца и южной бухтой Бѣлаго моря у с. Сороки покрыто естественною сѣтью рѣкъ и озеръ. Воды бассейновъ Бѣлаго моря и Онежскаго озера раздѣляются Масельгскимъ перешейкомъ. Каждый свѣжій человѣкъ, дойдя до этого волока, съ удивленіемъ спрашиваетъ: „какъ его до сихъ поръ не перерыли?“. Обширное пространство съ лѣсами, рудой, рыбой и другими богатствами столѣтія лежитъ втуне и не призывается къ жизни только для того, чтобы не затратить нѣсколькихъ милліоновъ рублей на устройство пути къ ихъ вывозу.

Черезъ такую экономію доходъ отъ государственныхъ лѣсовъ не досчитываетъ милліона; чугунъ, желѣзо, мѣдь, рыбу и проч. покупаютъ за-границей на десятокъ милліоновъ рублей; въ тоже время мѣстное населеніе остается безъ работы, безъ хлѣба и безъ надежды на улучшеніе жизни.

Бездорожье. Оставлять нашъ Сѣверъ въ томъ печальномъ положеніи, въ которомъ онъ находится, невозможно. Почвенныя и климатическія условія здѣсь вовсе не благопріятствуютъ земледѣлію, а поэтому неурожаи и соединенныя съ ними голодовки—не рѣдкость. Народу не посильна борьба за существованіе и онъ нуждается въ радикальной помощи, которая единственно заключается въ устройствѣ путей сообщенія.—Теперь бездорожье заставляетъ Правительство тратить деньги на продовольствіе народа, терпѣть недоимки податей и изобрѣтать разныя льготы, чтобы поддержать населеніе отъ вымиранія.

По географическимъ и экономическимъ условіямъ Сѣверъ, край Россіи, заключающій Бѣломорское прибрежье съ прилегающею къ нему частью Олонецкой губерніи, требуетъ, главнымъ образомъ, промышленной связи съ столицами, съ центральными и западными губерніями и, въ особенности, съ Балтійскими портами.—Весь проектируемый для этого путь составляетъ не болѣе 240 верстъ протяженія отъ Сороцкой гавани до г. Повѣнца.

Каналъ отразится на всѣхъ промыслахъ, дастъ всему правильную цѣну и избавитъ казну отъ постоянныхъ заботъ и льготъ.

Оцѣнка канала.

Нельзя, однако, оцѣнивать каналъ только съ узкой меркантильной стороны. Духовная объединенность окраинъ съ центромъ даетъ такую-же силу государству, какъ и матеріальное благосостояніе. Обыкновенно удивляются шаманству сибирскихъ дикарей, но темнота суевѣрій поморскихъ и выгозерскихъ раскольниковъ заслуживаетъ не меньшаго вниманія. Рознь многочисленныхъ сектантовъ разъединяетъ народъ до вражды, не смотря на всю симпатичность и честность его. Лечить это зло можно только свѣтомъ умственныхъ центровъ. Образовать-же эти центры можетъ только интеллигенція, если дать ей туда дорогу. Поморы и выгозеры, по природѣ, развитѣе и умнѣе черноземныхъ крестьянъ. Просвѣтительныя миссіи ведутся даже среди людоѣдовъ, а въ Заонежскій край не удѣляется трудовъ мысли и этотъ край отсталъ на три вѣка.

Выгоды канала.

Всѣ эти побочныя выгоды нельзя выразить опредѣленными цифрами рублей, а между тѣмъ онѣ, въ общемъ строю государственной жизни, составляютъ существенную величину.

Важность Бѣломорскаго воднаго пути въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ не подлежитъ сомнѣнію. Путь этотъ, по дешевизнѣ устройства и провозной платы, всегда сохранитъ свое значеніе въ нашемъ сѣверномъ краѣ, гдѣ нѣтъ почти вовсе путей сообщенія и гдѣ желѣзныя дороги въ настоящее время не примѣнимы. Послѣднія обошлись бы слишкомъ дорого, по причинѣ огромности пространствъ, покрытыхъ многочисленными озерами и рѣками — и не окупали бы, по бѣдности и малонаселенности края, тѣхъ огромныхъ денежныхъ затратъ, которыя-бы потребовались для ихъ сооруженій.

Выгодная эксплоатація товарнаго движенія по Бѣломорско-Онежскому водяному пути вполнѣ можетъ быть обезпечена естественными богатствами Архангельской и Олонецкой губерніи, промышленная производительность которыхъ, съ устройствомъ удобнаго пути, должна усилиться въ значительной степени. Удобства и дешевизна водяной перевозки грузовъ предъ сухопутною окажутъ особое благотворное вліяніе на главныя отрасли промышленности Сѣвернаго края—рыбную, лѣсную и горную.

Выше было замѣчено, какое великое богатство обрѣтается въ

водахъ, омывающаго нашъ Сѣверъ Ледовитаго океана, между тѣмъ самые удачные промыслы вовсе не обусловливаютъ значительныхъ выгодъ. Недостаточно промыслить рыбу,—надо еще болѣе или менѣе выгодно продать ее. А это именно и трудно въ краѣ, откуда нѣтъ удобныхъ путей.—Здѣсь обязательно является скупщикъ, властный и прижимистый ровно на столько, на сколько затруднительны неблагоустроенные торговые пути, съ которыми ему доводится вѣдаться, на сколько продолжителенъ оборотъ его капитала, насколько неудовлетворительны вообще всѣ условія мѣстной торговли. Поморамъ трудно бороться съ иностранцами, хозяйничающими въ нашихъ сѣверныхъ водахъ, захватывающими лучшія мѣста для промысловъ и получающими богатые барыши.—Мало того: и въ числѣ скупщиковъ-монополистовъ фигурируютъ иностранцы, въ родѣ норвежца Пинфельда.—Пріобрѣтая за безцѣнокъ рыбу, они вывозятъ ее въ Норвегію и затѣмъ эта-же рыба, часто въ перекваченномъ видѣ, попадаетъ въ Архангельскъ на томъ будто-бы основаніи, что у русскихъ береговъ рыба не ловится.

Тогда какъ всѣ націи изыскиваютъ наилучшіе способы къ эксплоатаціи рыбныхъ богатствъ морей, наше сѣверное рыболовство, вслѣдствіе изолированности, вызванной отдаленностію края, до сихъ поръ лишено подобныхъ полезныхъ мѣропріятій и находится на послѣдней степени. Уловъ рыбы производится допотопнымъ способомъ, на неуклюжихъ шнякахъ, почему нерѣдко сильные штормы заставляютъ бѣднаго помора бросить яруса и часть своей обильной добычи, чтобы не подвергнуть свою жизнь опасности.

Поморы плохо солятъ сельдь, отъ чего по настоящее время прекрасная бѣломорская сельдь въ соленомъ видѣ не встрѣчаетъ выгоднаго сбыта въ Петербургѣ, куда ежегодно до 400,000 пуд. сбывается шотландскихъ сельдей. Другая рыба, напр. треска, палтусина, сайда, семга и т. п., по причинѣ незнакомства съ пріемами соленія, качествомъ своимъ уступаетъ норвежской. — Поморы только озабочены пріобрѣтеніемъ рыбы въ возможно большемъ количествѣ, а о качествѣ приготовленія ея мало думаютъ, отъ чего цѣнность на рыбу низка и малоприбыльна.

Всѣ указанныя невзгоды и недостатки рыбныхъ промысловъ устранитъ Бѣломорско-Онежскій каналъ и произведетъ коренное измѣненіе въ соціальномъ строѣ поморскаго населенія. Удобство прямаго пути и дешевизна доставки грузовъ усилятъ отпускъ товара съ прибрежьевъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана и тѣмъ будутъ способствовать развитію морскаго рыболовства. Притомъ рыба не будетъ, какъ теперь, оставаться на нѣсколько мѣсяцевъ въ складахъ въ ожиданіи зимняго пути, а пойдетъ въ ту-же навигацію, по мѣрѣ улововъ. Бѣломорская рыба, доставленная по новому прямому пути, будетъ обходиться дешевле рыбнаго товара, привозимаго нынѣ къ Балтійскимъ портамъ изъ-за границы болѣе, чѣмъ на 3 мил. рублей. Скупщики и хозяева исчезнутъ, о покрутчикахъ и кабалѣ останутся только одни воспоминанія. Взамѣнъ, все поморское населеніе будетъ дробиться на самостоятельныя артели, явятся улучшенные способы рыболовства и въ результатѣ такихъ нововведеній будетъ то, что поморы вытѣснятъ съ Балтійскаго порта торговлю иностранною рыбою и передаваемые теперь иностранцамъ милліоны рублей обратятся на поднятіе экономическаго положенія сѣвернаго края. Нынѣ въ этомъ краѣ и на Бѣломъ морѣ рыбныя воды не приносятъ казнѣ доходовъ, при каналѣ же онѣ будутъ составлять оброчныя статьи и не столько онѣ дадутъ дохода каналу своими грузами, сколько каналъ подниметъ имъ цѣну казнѣ. Что могутъ дать морскіе промыслы, при правильной ихъ организаціи и при удобныхъ путяхъ сообщенія доказываютъ цвѣтущія селенія и города Норвегіи (Вадсе, Вард Гаммерфестъ и др.), находящіеся въ совершенно такихъ-же условіяхъ, какъ и берега нашего Бѣломорскаго края.

При настоящемъ истощеніи лѣсовъ, при постоянномъ ихъ требованіи заграницу, ощущается повсемѣстно недостатокъ въ лѣсномъ матеріалѣ, въ особенности строительномъ. Вездѣ, гдѣ было удобство сплава, куда доступъ былъ возможенъ, даже въ сѣверныхъ губерніяхъ, лѣсъ крайне истощенъ и, большею частію, вырубленъ. Поэтому открытіе новыхъ источниковъ для лѣснаго промысла важно не только для сѣвернаго края, но и для государства; оно важно, особенно въ послѣднее время, для постройки желѣзныхъ дорогъ и для развитія русскаго торговаго флота. Между

тѣмъ (какъ выше замѣчено—1 часть), лѣсныя пространства Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ заключаютъ около 7 милл. десятинъ превосходнаго строеваго и корабельнаго лѣса, большею частію нетронутаго за неимѣніемъ удобныхъ сплавныхъ путей къ морямъ. Изъ этой лѣсной площади къ проектируемому пути прилегаетъ около $2^3/_4$ милл. десятинъ, съ которыхъ, безъ малѣйшаго истощенія и въ тоже время съ соблюденіемъ правилъ лѣснаго хозяйства, можно вырубать ежегодно слишкомъ 2 мил. строевыхъ деревъ (стр. 105). Этотъ новый источникъ строеваго лѣса и откроетъ предполагаемый водяной путь между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ. Не говоря уже о томъ, что лѣсной промыселъ предоставитъ доходность каналу съ самаго начала открытія его, но, независимо сего, казна получитъ, судя по средней таксовой стоимости строеваго лѣса, валоваго дохода около 3-хъ милліоновъ рублей ежегодно (стр. 106). Сбытъ указаннаго выше количества (слишкомъ 2 мил. деревъ) строеваго лѣса, при современномъ спросѣ его на рынкахъ внутреннихъ и заграничныхъ, долженъ считаться вполнѣ обезпеченнымъ и даже въ гораздо большихъ размѣрахъ можетъ быть отпускъ лѣса, какъ скоро явится возможность сплава его въ порты Бѣлаго и Балтійскаго морей. Такимъ образомъ, одно лѣсное дѣло можетъ вознаградить всѣ расходы на устройство канала въ первые же годы. При лѣсныхъ промыслахъ откроются постоянные заработки населенію, нуждающемуся въ обезпеченіи продовольствія и въ средствахъ на уплату казенныхъ податей.

Рудныя мѣсторожденія Повѣнецкаго, Кемскаго и Кольскаго уѣздовъ ждутъ предпріимчивости и капиталовъ для своей разработки и могутъ на-долго обезпечить требованія желѣзнаго производства въ Россіи для потребностей флота, желѣзныхъ дорогъ и народнаго хозяйства. Устройство въ этомъ краѣ заводовъ для разработки естественныхъ богатствъ сѣвера удержитъ въ Россіи много милліоновъ денегъ, нынѣ уплачиваемыхъ за заграничный чугунъ и желѣзо.

Судоходное движеніе по предполагаемому Бѣломорско-Онежскому каналу, который составитъ продолженіе Маріинской системы на сѣверѣ, будетъ служить удобнѣйшему и дешевому доставленію

хлѣба съ низовыхъ губерній въ Поморье для обезпеченія сѣвернаго края продовольствіемъ и для увеличенія чрезъ западные порты Бѣлаго моря хлѣбной торговли съ норвежскими рыбопромышленниками. Дешевая доставка отъ Маріинской системы, по предполагаемому каналу, хлѣба значительно усилитъ отпускъ его въ Норвегію и Швецію, между тѣмъ какъ нынѣ, вслѣдствіе конкуренціи американцевъ, сбытъ хлѣба изъ поволжскихъ губерній чрезъ Архангельскій портъ значительно сократился. Кромѣ хлѣба туда же потянутся сотни тысячъ пудовъ груза разныхъ товаровъ овощныхъ, мануфактурныхъ, колоніальныхъ и другихъ.

Бѣломорско-Онежскій каналъ благодѣтельно повліяетъ также на развитіе мореплаванія и судостроенія. Для устройства торговаго флота здѣсь представляются весьма важныя преимущества: дешевизна лѣса, промышленный духъ населенія и отсутствіе иностраннаго вліянія. Выгоды развитія корабельнаго торговаго флота были оцѣнены въ засѣданіяхъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества и Общества содѣйствія Русскому торговому мореходству и выяснены проектами частныхъ предпринимателей. Генералъ-адъютантъ Посьетъ, сопутствовавшій Его Императорскому Высочеству Великому Князю Алексѣю Александровичу, при посѣщеніи Его Высочествомъ сѣвернаго края въ 1870 году, въ рапортѣ своемъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, выразилъ мнѣніе, что одною изъ самыхъ дѣйствительныхъ мѣръ къ развитію купеческаго флота было-бы прорытіе Повѣнецкаго канала, который соединилъ бы развивающееся морское дѣло поморовъ и всего Бѣлаго моря съ сѣверными нашими озерами, съ Петербургомъ и Балтійскимъ моремъ, съ Волгою и южными морями, и такимъ образомъ принесъ-бы пользу не одн и Архангельской губ., а служилъ-бы развитію купеческаго флота и, слѣдовательно, дѣлу всей Россіи. Несомнѣнное значеніе проектируемаго пути для торговаго флота министръ путей сообщенія вновь призналъ, при докладѣ дѣла въ комитетѣ министровъ въ 1886 г. объ отпускѣ изъ казны средствъ на производство изслѣдованій канала.

Къ сказанному выше слѣдуетъ присовокупить, что расходы по устройству предполагаемаго воднаго пути способствуютъ къ оживленію хозяйственной дѣятельности и заработковъ населенія, а

вмѣстѣ съ тѣмъ увеличенію финансовыхъ рессурсовъ государства, являясь новымъ и весьма дѣйствительнымъ факторомъ внутреннихъ производительныхъ силъ.

Наконецъ, соединеніе Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ и, при посредствѣ сего послѣдняго, съ портами Балтійскаго моря должно имѣть важное значеніе въ стратегическомъ отношеніи. Оно свяжетъ непрерывнымъ судоходнымъ путемъ эти два моря, сообщеніе между которыми, дѣятельное во время мира, не будетъ прерываться и военной блокадой; значительно увеличивая область военныхъ дѣйствій для непріятеля, оно потребуетъ отъ него большихъ военныхъ силъ и постоянной готовности для дѣйствія на обоихъ моряхъ; а между тѣмъ наши торговыя сношенія не будутъ совершенно прекращаться во время войны, тогда какъ въ настоящее время блокада Балтійскаго порта можетъ остановить всякое движеніе изъ Россіи въ Европу.

По бывшимъ примѣрамъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что во время военныхъ дѣйствій единственнымъ спасеніемъ Мурмана и Бѣломорскаго побережья можетъ быть лишь существованіе означеннаго воднаго пути. Дѣйствительно, съ устройствомъ Бѣломорско-Онежскаго канала, войско съ орудіями изъ С.-Петербурга можно будетъ доставить къ Бѣлому морю въ четверо сутокъ, а снаряды изъ Петрозаводска въ двое сутокъ.—Значеніе предполагаемаго пути по военнымъ соображеніямъ вполнѣ подтвердилъ и военный министръ генералъ-адъютантъ П. С. Ванновскій въ комитетѣ министровъ въ 1886 году.

Опредѣлить въ болѣе точныхъ цифрахъ результаты сѣверныхъ промысловъ и въ болѣе осязательныхъ фактахъ всѣ выгоды отъ проектируемаго пути въ настоящее время, даже при самыхъ значительныхъ затратахъ, невозможно. Однако всѣ неоспоримыя и неопровержимыя данныя изслѣдованія, съ массою доказательств , указываютъ, что эксплоатація всякаго изъ экономическихъ богатствъ сѣвернаго края, будетъ-ли это рыболовство, или скотоводство, металлическое производство, или различные промыслы, охота и лѣсоводство, въ настоящее время развиты очень слабо, или даже вовсе не развиты и что дать надлежащій правильный исходъ этому печальному положенію можетъ лишь проектируемый

водный путь, который соединилъ-бы Бѣлое море съ внутренними рынками Имперіи. Устройствомъ этого пути уничтожится обособленность Сѣвера, прекратится вліяніе иностранныхъ капиталистовъ, эксплоатирующихъ бѣдное мѣстное населеніе и вызовется развитіе горной промышленности и другихъ отраслей производства. Увеличеніе размѣровъ производства подниметъ заработную плату до того уровня, на которомъ она стоитъ въ государствахъ, опередившихъ Россію на пути экономическаго прогресса.

При окончательномъ разрѣшеніи настоящаго вопроса, не лишне будетъ обратить вниманіе на финляндцевъ, которые, при проведеніи дорогъ, не минуютъ ни одного пункта, гдѣ чувствуется маломальски замѣтное проявленіе промышленной дѣятельности и ощущается задержка въ сбытѣ.

Въ Финляндіи проведенные пути быстро оживляли лѣса и озера; одинаковыя причины даютъ одинаковыя и слѣдствія. Если вѣрится, что каналъ подниметъ Заонежье, то эта вѣра исходитъ не отъ пророческаго предвидѣнія, а отъ закона повторенія явленій отъ однихъ и тѣхъ же данныхъ.

Въ Финляндіи, съ проведеніемъ Саймянскаго канала, вздорожало каждое озеро, каждое дерево; то-же надо ожидать будетъ и въ Заонежьѣ.

Желѣзныя дороги въ Финляндіи не только окупаютъ себя, но даютъ еще средства на дальнѣйшее расширеніе желѣзно-дорожныхъ линій. Ни одна желѣзная дорога не ложится тяжкимъ финансовымъ игомъ на населеніе, а напротивъ побуждаетъ, вызываетъ промышленный ростъ всюду, гдѣ только раздается свистъ локомотива и грохотъ желѣзно-дорожнаго поѣзда. Недавно открыта желѣзно-дорожная линія отъ Николайштадта (Вазы) до Улеаборга.—Добрая часть пути проходитъ по совершенно пустыннымъ мѣстностямъ, болотамъ и лѣсамъ. На нашъ русскій взглядъ, эти мѣстности имѣютъ такой безнадежно-унылый видъ, что, вѣроятно, назвали бы безумiемъ проведеніе здѣсь желѣзной дороги. Но финляндцы, съ увѣренностью, не допускающей возраженій, разсчитываютъ на широкое развитіе здѣсь лѣсной промышленности, тучныхъ пастьбищъ, луговъ и полей и т. д. И, дѣйствительно, разсчетъ ихъ вѣренъ.

Въ настоящее время указываются новыя претензіи къ Россіи финляндцевъ, требующихъ себѣ вознагражденія за Сестрорѣцкъ, будто-бы неправильно присоединенный къ Россіи. Требованія финляндцевъ сводятся къ тому, чтобы въ пользу Финляндіи выдѣлить отъ Архангельской губерніи 5,200 кв. верстъ, да еще полосой по границѣ, съ выходомъ къ Сѣверному океану. Вдобавокъ, полоса эта охватываетъ всю западную часть Рыбачьяго полуострова съ Нѣмецкимъ мысомъ, т. е. самую теплую, послѣ потеряннаго нами Варангера, часть океана.— На этой полосѣ, по отзыву Архангельскаго Губернатора, есть хорошіе лѣса. Если осуществится, чего не дай Богъ, передача Финляндіи просимаго участка земли, то навѣрное будетъ устроена до океана желѣзная дорога, и тогда Олонецкая губернія явится совершенно изолированною отъ всякихъ торговыхъ сношеній съ поморьемъ, что неминуемо отразится на экономическомъ благосостояніи этой мѣстности.

Если маленькая Финляндія расходуетъ десятки милліоновъ на устройство желѣзныхъ дорогъ на довольно значительныхъ разстояніяхъ, не говоря уже о сооруженныхъ ею каналахъ, какъ напр. Саймянскомъ, то надо думать, что потребная сумма 7—8 милліоновъ рублей на устройство воднаго пути, который вызоветъ развитіе торгово-промышленной жизни всего сѣвернаго края, одареннаго природными богатствами, не будетъ затрачена непроизводительно.

Прямая польза заставляетъ принять неотложныя мѣры для устраненія столь очевидныхъ и безполезныхъ потерь, обрекающихъ всю обширную окраину Россіи на прозябаніе и застой. Тѣмъ болѣе необходимо, безъ дальнѣйшихъ отлагательствъ, осуществить настоящее предпріятіе, что оно имѣетъ не одно мѣстное, но и общегосударственное значеніе.

Кому строить.

Что же касается до вопроса, кому долженъ принадлежать каналъ—государству или частной компаніи, то, въ виду особаго значенія канала, какъ стратегическаго, такъ и экономическаго, все склоняется къ тому, что *какъ постройка канала, такъ и его эксплоатація, должны принадлежать государству.*

Больше $^{9}/_{10}$ пути проектируемаго канала пройдетъ черезъ рѣки и озера, издревле находящіяся въ *общемъ пользованіи.* По прямо-

му смыслу статьи 82 т. XII ч. 1 Устава Пут. Сообщ., „Право „судоходства по рѣкамъ и каналамъ предоставляется всѣмъ со„словіямъ Россійскихъ подданныхъ, безъ различія". По ст. 85 того-же тома: „изъятіе какихъ-либо рѣкъ изъ числа сплавныхъ „*общаго пользованія* совершается на основаніи особыхъ о томъ „постановленій". Много поколѣній перемѣнилось на этомъ водномъ пути, несчетныя бѣды они пережили отъ неустройства рѣкъ, не малыя суммы денегъ они уплатили на каналы и желѣзныя дороги, проводимые въ другихъ губерніяхъ и, надо думать, что этотъ край можетъ разсчитывать, что заслужилъ не *изъятія этихъ водъ изъ общаго пользованія*, а устройства ихъ для лучшаго плаванія всѣхъ и каждаго.

Онежско-Бѣломорскій каналъ долженъ быть продолженіемъ *государственныхъ* путей: *Маріинскаго*—отъ Каспійскаго моря и *Балтійскаго* отъ Финскаго залива до Бѣлаго моря. Будущій каналъ долженъ быть построенъ такъ, какъ строились сродные ему: Бѣлозерскій, Сясьскій, Ладожскій и друг., т. е. на *государственный счетъ*. При этомъ условіи каналъ окажетъ Государству ту пользу, которую оказываютъ всѣ пути первой важности. Тутъ главный счетъ будетъ не въ рубляхъ и копѣйкахъ, а въ совокупности всѣхъ тѣхъ силъ, которыя вліяютъ на ходъ государственнаго развитія. Сила государства зависитъ отъ силы всѣхъ его частей и ихъ неуязвимости. Заонежскій-же край и Поморье стоятъ отторженные и беззащитные во время политическихъ усложненій. Съ устройствомъ-же этого пути, каналъ будетъ играть роль открытаго Сѣвернаго Босфора, какъ для обороны, такъ и для наступленія. Онъ затруднитъ блокаду для вывоза нашего хлѣба и облегчитъ привозъ предметовъ военной контрабанды; поможетъ снаряженію крейсеровъ и дастъ имъ станціи у себя дома. Всѣ эти мотивы кажутся фантастичными только въ мирное время; при столкновеніяхъ-же принимается въ разсчетъ *все, что возможно*. Если-бы существовалъ каналъ въ 1854 г., то тогда бы торговый поморскій флотъ не уничтожался и промыслы не прекращались. По этимъ соображеніямъ каналъ не долженъ находиться въ частныхъ рукахъ и не можетъ служить однимъ коммерческимъ цѣлямъ. Проектъ углубить Кошку и Свирь до 9-ти

футовъ потребуетъ тратъ казны именно для этой *возможности* въ военное время. Каналъ въ частныхъ рукахъ можетъ не уберечь отъ пожара какой нибудь шлюзъ на пути въ самый критическій моментъ, и тогда это поведетъ не къ коммерческимъ убыткамъ, а къ потерѣ всей той важности, какую вправѣ ждать отъ канала именно въ эти моменты.

Кромѣ того каналъ въ частныхъ коммерческихъ рукахъ будетъ работать, главнымъ образомъ, для выгодъ компаніи, а потомъ уже для края и государства. Примѣръ частныхъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, какъ трудно бороться противъ произвольнаго тарифа, медленности и другихъ прижимокъ. Мелкіе промышленники не могутъ бороться не только съ юрисконсультами сильныхъ компаній, но даже съ простыми перевозчиками черезъ рѣки на плотахъ и паромахъ, которые обираютъ всякаго торговца и этимъ удорожаютъ провозъ товара. Каналъ, отданный въ эксплоатацію частнымъ лицамъ въ неустроенномъ Заонежскомъ краѣ, отдалитъ устройство края на цѣлое поколѣніе. Желѣзныя дороги даютъ доказательство, какъ онѣ могутъ своей тарифной политикой обогащать тѣхъ, кто имъ потворствуетъ и раззорять тѣхъ, кто съ ними споритъ. Коммерсанты, владѣя каналомъ, могутъ еще болѣе деморализировать этотъ край, чѣмъ желѣзнодорожники, напримѣръ, деморализируютъ каменноугольный районъ.

Всѣ *мѣстные и прибрежные жители* должны быть освобождены отъ платы за каналы и шлюзы такъ же, какъ они освобождаются за проѣзды по шоссе. Сборъ съ грузовъ и плотовъ долженъ взиматься по-пудно, сообразно объявленной цѣнности. На будущемъ каналѣ надо ждать грузовъ самой дешевой стоимости: руда, лѣсъ уголь, флюсъ, дрова, корье, и т. д. Попудный сборъ съ нихъ безъ принятія во вниманіе объявленной цѣнности, будетъ весьма неуравнителенъ, помѣшаетъ конкуренціи и развитію промысловъ

Эксплоатація канала.

Во второй части настоящаго труда (стр. 164), на основаніи соображеній частныхъ изыскателей, указана общая приблизительная доходность за провозъ грузовъ по каналу. Судя по нынѣшнимъ затруднительнымъ условіямъ торговыхъ сношеній сѣвера съ промышленными пунктами внутренней Имперіи, обложеніе платою *цѣнныхъ* грузовъ въ болѣе высокомъ размѣрѣ противъ установ-

леннаго закономъ (87 ст. XII т. Уст. Пут. Сообщ.) 1/4% сбора нисколько не стѣснитъ торговли и, въ видахъ возмѣщенія затратъ на эксплоатацію и содержаніе канала, такое обложеніе желательно было бы.—Каждый коммерсантъ, вмѣсто того чтобы портить товаръ и ждать удобнаго зимняго пути (какъ теперь) для отправки продуктовъ въ Петербургъ и другіе торговые центры Имперіи, радъ будетъ заплатить 5%—10% съ пуда, сообразно стоимости товара.—Кромѣ удобства и выгодъ отъ скорой и дешевой доставки, торговецъ здѣсь выиграетъ еще тѣмъ, что его капиталъ будетъ въ обращеніи нѣсколько разъ въ годъ и чрезъ это вернется уплаченный сборъ за провозъ продуктовъ по каналу.

Хотя въ сводной вѣдомости, для общихъ соображеній о выгодахъ канала, обозначена примѣрная доходность съ каждаго предмета грузовъ, но такіе малоцѣнные грузы, какъ напр. глина, камень и т. п., безъ ущерба казны, могли бы быть на первое время развитія промысловъ совершенно освобождены отъ провозной платы по каналу.—Затѣмъ нѣкоторыя льготы для провоза по каналу могли-бы быть допущены въ отношеніи главныхъ продуктовъ лѣса и руды, находящихся въ рукахъ казны; такъ какъ каждый покупатель и арендаторъ изъ покупной цѣны будетъ вычитать стоимость провоза по каналу и, въ концѣ концовъ, то, что казна вычитаетъ на взиманіе съ канала,—она потеряетъ на продажѣ и арендѣ. Кромѣ того, надо ждать, что хорошихъ озерныхъ рудъ, не содержащихъ въ себѣ сѣры, будутъ приготовлять очень много для артиллерійскаго и военно-морскаго дѣла. Если брать за провозъ этихъ продуктовъ, то они безполезно вздорожаютъ; ибо, какъ было показано въ 1-й части, руды, дровъ, угля и флюса надо въ четверо больше подвезти и употребить въ дѣло противъ полученнаго литья. Слѣдовательно, каждый выработанный пудъ долженъ будетъ заплатить за свой провозъ пять разъ, кромѣ счета за провозъ матеріаловъ для завода, домны, машинъ и вообще всего устройства, которое тоже должно ложиться на стоимость производства.

Что же касается до передачи какъ постройки канала, такъ и его эксплоатаціи какой-либо частной компаніи, то, хотя это во-

просъ и нежелательный, но его необходимо возбудить въ томъ случаѣ, если казна совершенно не въ силахъ сама немедленно начать постройку канала Надо имѣть въ виду, что распространеніе чугуна, желѣза и стали во всѣ отрасли человѣческой дѣятельности входитъ прогрессивно и, врядъ-ли, чѣмъ другимъ болѣе дешевымъ, прочнымъ и удобнымъ, они будутъ замѣнены въ первое время, когда каналъ окупится. Въ военное время онъ окупится денежно въ одно лѣто, а въ политическомъ вліяніи онъ невидимо окупится, какъ еще только приступятъ къ его постройкѣ. Богатство руды, горючаго, водяной силы и удобства водяной доставки всего и всюду, сулятъ грандіозную будущность Онежско-Бѣломорскому пути, почему скорѣйшая постройка канала настоятельно необходима.

Нельзя тоже упускать изъ вида, что лѣса въ Россіи выводятся, а въ Заонежьѣ ихъ непочатый уголъ. Исторія таксированія лѣсовъ показываетъ правильное возвышеніе цѣны лѣса, и надо ждать, что эта цѣна будетъ расти быстрѣе, чѣмъ ростетъ самъ лѣсъ. Когда же лѣсъ, какъ топливо, сдѣлается дорогъ и благоразуміе обратится къ торфу, какъ нынѣ во Владимірской губерніи, то надо принять во вниманіе, что торфяныхъ казенныхъ болотъ въ Заонежьѣ несчетныя площади. Полвѣка назадъ въ Восточной Пруссіи десятина торфа стоила 30 руб., а теперь стоитъ 300 руб. Двадцать лѣтъ назадъ такая-же десятина во Владимірской губерніи стоила 5 руб., а теперь 200 руб. Проектированіе канала разсчитывается не на настоящее безотрадное житье Заонежья и Поморья, а на будущее его благополучіе, если ему дадутъ жизнь.

Связь съ Сибирью.

Въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ надо надѣяться, что бассейны рѣкъ Мезени и Печоры точно также войдутъ въ связь съ Бѣлымъ моремъ, чтобы черезъ него сообщаться со столицей. Бассейны этихъ рѣкъ составляютъ такой резервъ для будущей дѣятельности канала, что всякіе преувеличенные разсчеты окажутся ничтожными съ дѣйствительностью. Печора не замедлитъ соединиться съ Обью; уже въ 1887 году по Сибиряковской дорогѣ съ р. Сыгвы на рѣку Щугору доставлено до 50000 пуд.

хлѣба *). Когда-же дорога разработается и устье Печоры освѣтится маяками и уставится бакенами, тогда тутъ будутъ милліоны пудовъ всякаго груза.

Черезъ годъ будетъ оконченъ Кетскій каналъ, соединяющій Енисей съ Обью. Уже въ лѣто прошлаго 1888 года явилась возможность, не выжидая полнаго окончанія всѣхъ работъ, допустить, въ видѣ опыта, проходъ по системѣ съ рѣки Обь на р. Енисей двухъ груженыхъ судовъ. Одно изъ нихъ длиною 8 сажень и шириною 2 саж., съ осадкою въ 6 четвертей, пробуксировано, съ 2,500 пудами муки, по всему пути, отъ Оби до Енисея, на протяженіи 950 верстъ (въ томъ числѣ по искусственной части пути до 150 верстъ), а другое изъ плававшихъ по р. Оби—длиною 22 саж., пройдя по этой рѣкѣ отъ Томска до устья Кети, пробуксировано по новой соединительной системѣ на протяженіи 620 верстъ (въ томъ числѣ по искусственному пути 64 версты **). Два бассейна рѣкъ Оби и Енисея равны площадью всей Европейской Россіи. Ближайшій сѣверный путь изъ нихъ къ столицѣ будетъ черезъ Печору, Бѣлое море и Онежско-Бѣломорскій каналъ.

Желѣзная дорога до Тюмени, пятьдесятъ пароходовъ въ рѣкахъ Западной Сибири и ежегодный потокъ переселенцевъ въ ея необозримыя пространства дали мысль г. Сибирякову устроить волокъ отъ Сыгвы къ Щугорѣ. Развитіе жизни въ Сибири указываетъ на такіе задатки въ скоромъ будущемъ, что ихъ нельзя не принимать въ разсчетъ при проектѣ Онежско-Бѣломорскаго канала. Если-же только подумать о той массѣ грузовъ, которую можетъ дать Сибирь каботажному торговому флоту и каналу, то всякая мысль о замедленіи постройки канала дѣлается невозможной.

Государство и его важнѣйшія сооруженія должны загадывать на поколѣніе и на два впередъ. Что-бы терпѣло теперь, напримѣръ, Поволжье, если-бы не былъ нашими отцами выстроенъ Маріинскій водный путь? По немъ проходитъ теперь до 70 милл. груза. Такая-же участь ожидаетъ и Онежско-Бѣломорскій каналъ въ будущемъ.

---

*) Изъ матеріаловъ путешествія сенатора князя Г. С. Голицына.

**) Русск. Судох. 1888 г., № 29.

Ожиданія. Ожиданія эти не покажутся химерными, если вспомнить, *что* было сто лѣтъ назадъ на Черномъ, Азовскомъ и Каспійскомъ моряхъ, на окружающихъ ихъ степяхъ и на Крымскомъ полуостровѣ? Понятно, если-бы къ Азовскому морю Донъ не былъ судоходенъ и не существовало-бы ни чумацкихъ трактовъ, ни желѣзныхъ дорогъ, то это далеко вдавшееся въ материкъ море лежало-бы до сихъ поръ втуне. Точно также, если-бы 15 лѣтъ назадъ не открыли желѣзную дорогу отъ Ростова-на-Дону къ Владикавказу, то на Кубанскихъ степяхъ паслись-бы только стада и табуны, а теперь тамъ, по милости дороги, до 300 новыхъ селеній; по полямъ—жнейки, паровыя молотилки и строятъ новую желѣзную дорогу къ Новороссійску, въ ежегодномъ разсчетѣ на 30 милл. пудовъ Кубанской пшеницы.

Перепроизводство хлѣба уже даетъ себя чувствовать на всемірныхъ рынкахъ; приходится русскому народу искать болѣе выгоднаго дѣла и Сѣверъ въ этомъ случаѣ поможетъ горю, если открыть къ нему дешевый и скорый доступъ. Наиболѣе дешеваго доступа пока не можетъ быть, какъ государственный водный путь, удобный для буксирныхъ и пассажирскихъ пароходовъ.

Мѣстные волоки. Вмѣстѣ съ этимъ, нельзя упускать изъ виду *мѣстныхъ* движеній на этомъ пути, существующихъ съ доисторическихъ временъ. Въ краѣ нѣтъ лѣтнихъ дорогъ, всѣ переѣзды тамъ совершаются водой; посему, чтобы этотъ улучшенный водный путь не уничтожилъ мѣстныхъ сношеній, необходимо его устроить, примѣняясь къ мѣстнымъ требованіямъ. При переѣздахъ по рѣкамъ, на которыхъ есть непроходимые пороги, заонежане свои карбасы переволакиваютъ на каткахъ берегомъ. Точно также и шлюзы канала надо устроить такимъ образомъ, чтобы мелкія лодки могли безъ задержки переволакиваться на каткахъ мимо камерныхъ воротъ. При короткомъ лѣтѣ и при сырой погодѣ каждый часъ для крестьянина дорогъ и ничтожная задержка рабочей семьи на шлюзахъ можетъ подорвать ея хозяйскіе разсчеты, оставить семью безъ сѣна, погноить ея хлѣбъ, или пропустить время для лова рыбы.

Сѣверо. Точно также этотъ каналъ долженъ быть магистральною осью той будущей сѣти водныхъ путей, которая теперь покрываетъ

все Заонежье. Бассейнъ Сегозера черезъ рѣку Сегежу неминуемо долженъ будетъ войти въ этотъ устроенный путь, чтобы имѣть свободный выходъ къ Балтійскому и Бѣлому морямъ. Этотъ выходъ притянетъ сотни озеръ съ рудой и рыбой, милліонъ десятинъ казеннаго лѣса, а въ далекомъ будущемъ онъ присоединитъ къ Онежско-Бѣломорскому каналу сѣть Финляндскихъ водныхъ путей съ Саймянскимъ каналомъ во главѣ.

Европейскіе пути.

Чтобы эти мечты не казались несбыточными, можно напомнить Рона-Рейнскій каналъ, который черезъ маловодную рѣку Дубъ, съ помощію шлюзовъ, переноситъ большія суда черезъ Альпійскіе отроги въ 2500 футовъ надъ моремъ. Тотъ-же Рейнъ скоро будетъ соединенъ съ Дунаемъ для такихъ-же судовъ черезъ центръ Альпійскихъ горъ въ 5000 футовъ надъ моремъ. Въ этихъ-же мѣстахъ прорытъ туннель подъ Монъ-Сени въ 15 верстъ длиной. Международныя сношенія европейскихъ государствъ не щадятъ средствъ для устройства путей. Тамъ не мирятся съ пѣшеходными тропинками, чтобъ за плечами таскать тяжести. Они призвали паръ, динамитъ, электричество, бриллiантовыя сверла и всѣ научныя силы, чтобы сверлить, пилить, долбить и прорывать себѣ удобныя дороги. Не слѣдовать европейскому примѣру—невозможно; правительство предвидѣло необходимость затратъ на расширеніе водныхъ путей и приступило къ Онежско-Бѣломорскому каналу.

Изысканія.

Партія инженеровъ путей сообщенія произвела техническія изысканія воднаго пути черезъ водораздѣлъ и нашла этотъ путь многоводнымъ, удобнымъ и къ осуществленію *вполнѣ возможнымъ* и недорогимъ. Въ выходныхъ концахъ канала, на Бѣломъ морѣ и на Онежскомъ озерѣ, гидрографическія описанія, съемки и промѣры производили морскіе и штурманскіе офицеры, командированные отъ морскаго министерства. О возможности устройства выходовъ и портовъ никакого сомнѣнія не представляется, потому что порты эти съ незапамятныхъ временъ существуютъ. На Бѣломъ морѣ Сороки ежегодно имѣютъ въ приходѣ 30 и 40 кораблей заграничнаго плаванія и отъ 70 до 80 каботажнаго; на Онежскомъ озерѣ вплоть къ г. Повѣнцу подходятъ пароходы и галіоты, поднимающіе до 40 тыс. пудовъ груза.

Что-же касается до экономическаго изслѣдованія, представляемаго въ этомъ трудѣ, то о необходимости канала не можетъ быть и рѣчи. Вопросъ можно ставить только о *своевременности* его для края и о *выгодности эксплоатаціи затраченнаго на него капитала.*

Своевременность постройки.

Россія быстро развиваетъ свои морскія силы; но безъ выхода въ открытый океанъ эти силы парализованы. Флотъ, по словамъ Петра I, есть правая рука войска. Если для защиты сухопутной границы правительство построило стратегическія желѣзныя дороги, чтобы во-время подвозить сухопутное войско, то нецѣлесообразно опаздывать и флоту. Онъ-же на защиту Сѣвера въ военное время можетъ пройти только черезъ проектированный каналъ.

Поморы ждутъ этой защиты уже 25 лѣтъ со времени упраздненія Архангельскаго военнаго порта. Поморовъ укоряютъ, что они на Мурманѣ содержатъ покрутчиковъ хуже свиней. Поморы и сами въ этомъ сознаются, но указываютъ не на свою неряшливость и беззаботность, а на полную беззащитность отъ непріятеля. Дѣйствительно, у поморовъ дома примѣрная чистота, даже ихъ коровы чище и просторнѣе содержатся, чѣмъ рабочіе на Мурманѣ. Но какъ-же требовать отъ нихъ затратъ ихъ сбереженій на удобные дома для Мурмана, тогда какъ они не ограждены отъ разоренія.

Точно также, съ другой стороны, статистика показываетъ голодовки, болѣзни, вымираніе и постоянную необезпеченность населенія въ продовольственномъ отношеніи. Отсрочивать избавленіе отъ этихъ бѣдствій умышленно нельзя и, слѣдовательно, невозможно ставить вопросъ о желательности продленія такого положенія вещей, вся суть дѣла сосредоточивается на своевременности денежныхъ затратъ на каналъ.

Собранныя свѣдѣнія показываютъ, что безъ пути каждый рабочій въ день добываетъ 10 коп., а при устроенномъ пути онъ будетъ добывать 50 коп. При такомъ разсчетѣ выходитъ, что годовая работа двухъ уѣздовъ безъ пути стоитъ 1.200,000 руб., а при каналѣ дастъ 6.000,000 руб. Каждый годъ отсрочки вынимается изъ народнаго хозяйства 4½ милл. рублей, т.-е. половину стоимости всего устройства пути. Частная компанія, или капиталистъ, можетъ не вникать въ общій интересъ, но на вѣсахъ государ-

ственной экономіи, сомнительно, чтобы былъ другой уголъ въ Россіи, который-бы такъ нуждался въ немедленныхъ затратахъ казны.

Если обратиться на прямую и непосредственную выгоду казны, на ея лѣса, которые лежатъ втуне, или даже тунеядствуютъ, потому что поѣдаютъ расходы на ихъ управленіе, земскіе сборы, сбереженіе отъ пожаровъ и т. д., принося сравнительно самый ничтожный доходъ, то каждый годъ промедленія постройки канала дорого стоитъ.

Еще дороже обходится государству каждый годъ промедленія на рудномъ дѣлѣ. Высочайше утвержденная 21-го Апрѣля 1887 г. высокая пошлина на чугунъ и желѣзо объявлена на десять лѣтъ. Своей выработки на старыхъ заводахъ поднять количествомъ нельзя, поэтому они подняли цѣну на товаръ, и было-бы очень выгодно устроивать теперь новые заводы на озерахъ, но безъ водянаго пути никто не рѣшится. Прошло уже почти два года, осталось около восьми лѣтъ; постройка канала будетъ продолжаться не менѣе шести лѣтъ, если упускать годъ за годъ, то рудное дѣло потребуетъ продленія пошлинъ, а это тяжело и казнѣ и народу.

Словомъ, своевременность соединяетъ въ себѣ и стратегическія и экономическія выгоды. Особенно важны *стратегическія;* по сухопутнымъ границамъ на нихъ однихъ тратились сотни милліоновъ, безъ соображенія съ экономическими выгодами, а тутъ онѣ тѣсно соединены и обѣ вопіютъ о немедленной необходимости.

Выгодность эксплоатаціи.

Выгодность эксплоатаціи затраченнаго на каналъ капитала показана цифрами ожидаемаго груза въ части II этого очерка и въ общей сводной вѣдомости, приложеніе III. Но вся эта масса цифръ имѣла-бы значеніе, если-бы каналъ строился коммерсантами для барышей, для прямыхъ процентовъ на затраченный капиталъ, тогда простое умноженіе рѣшило-бы вопросъ. Каналъ-же этотъ надо разсматривать какъ государственное предпріятіе, въ связи съ государственными имуществами, которыя онъ захватываетъ въ свой районъ. И не столько выгодность эксплоатаціи его окажется на прямомъ провозѣ, сколько на тѣхъ косвенныхъ вліяніяхъ, которыя окажутся во всемъ.

Казна есть главный потребитель чугуна, желѣза и стали; развитія этого производства въ Россіи давно добиваются всякими льготами. Но льготы, какъ временныя мѣры, иногда умѣстны, хотя никогда не могутъ въ заводскомъ дѣлѣ распространяться на всѣхъ. Ко льготамъ скоро привыкаютъ и требуютъ новыхъ и новыхъ, что тяжело ложится на тѣхъ, кто эти льготы выплачиваетъ. Каналъ не будетъ временной льготой и разъ затраченный на него капиталъ, кромѣ непосредственныхъ доходовъ, будетъ приносить и побочные: въ арендѣ у казны рудныхъ залежей, удешевленіемъ металла для кораблей, машинъ, снарядовъ, построекъ и т. д., доходомъ отъ лѣсовъ, рыбныхъ озеръ, упрощеніемъ продовольствія сѣвера и другихъ административныхъ работъ.

По неимѣнію выхода Заонежскимъ лѣсамъ къ морямъ и рынкамъ, не могутъ быть рѣшены вопросы о дѣйствительной капитальной стоимости этихъ лѣсовъ. Не знавши стоимости своего имущества, нельзя задаваться и правильнымъ взглядомъ на доходы отъ него. Несмотря на близость Заонежскихъ лѣсовъ къ Бѣлому и Балтійскому морямъ, въ этихъ лѣсахъ не опредѣлено качество товара по размѣрамъ, наивыгоднѣйшій хозяйственный возрастъ, наибольшее отложеніе древесины, т.-е. годовой приростъ. Безъ этихъ основаній невозможно сосчитать приростъ количественный, приростъ капитала и наилучшій процентъ для дохода, при сбереженіи лѣсовъ для будущаго постояннаго хозяйства. Всѣ тѣ вопросы, которые такъ шаблонно рѣшаются простыми таксаторами лѣсовъ на путяхъ сбыта, въ Заонежьѣ не могутъ быть рѣшены никакими мудрецами иначе, какъ наобумъ. Безъ канала всѣ разсчеты фиктивны и никакой солидности этотъ государственный капиталъ не представляетъ. Тратятъ деньги на его управленіе и сбереженіе, но дохода отъ него почти нѣтъ.

Затраченныя деньги на каналъ такъ тѣсно сольются съ возрастаніемъ доходовъ отъ лѣсовъ, что указать впередъ, что дадутъ лѣса и что дастъ каналъ—не удастся, подобно тому, какъ теперь нельзя указать, сколько отъ Маріинскаго пути выгадали Волга, Петербургъ и всѣ промежуточныя мѣстности.

Если-же не раздѣлять казенный интересъ отъ интереса народнаго, то тогда выгодность эксплоатаціи затраченнаго на каналъ

капитала проявитъ себя на каждомъ шагу съ обоихъ концовъ канала. Россія дожила до счастливыхъ дней, каналы, рѣки, желѣзныя и шоссейныя дороги даютъ средства людямъ ѣсть ржаной хлѣбъ безъ примѣси древесной коры. Но Заонежье,—несмотря на свое трудолюбіе, не пользуется подобными благами. Населеніе этого края остается при путяхъ, чуть не современныхъ новогородскимъ ушкуйникамъ. Между тѣмъ, внутренніе рынки требуютъ рыбы, желѣза и лѣса—ихъ нельзя доставить; сѣверъ требуетъ хлѣба, его нельзя передать; и приходится населенію сохой ворочать камни, чтобы получить самъ 2 и 3 зерна. Среди необъятныхъ пастбищъ не могутъ имѣть скота, потому что недостаетъ на зиму корма. Сочныя и густыя травы, годныя для силосованія, гніютъ на корню, а крестьяне собираютъ съ деревьевъ листъ. Пища эта мало питательная и работа крайне непроизводительная. Словомъ, во всемъ строѣ Заонежскаго населенія видна невозможность приладиться къ обыденной жизни и это не день и не годъ, а такъ идетъ поколѣніе за поколѣніемъ нѣсколько вѣковъ.

По обширной литературѣ о Сѣверѣ видно, что каждый новый наблюдатель выноситъ о Заонежьѣ и его обитателяхъ личныя впечатлѣнія, преисполненныя самыхъ радужныхъ надеждъ на будущее. Но это будущее неразрывно связывается съ устройствомъ воднаго пути. Можетъ быть, это отрадное впечатлѣніе является отъ неожиданности встрѣчи въ глухихъ лѣсахъ среди камней и болотъ развитаго народа. Дѣйствительно, привычка обобщать глухую мѣстность и бѣдность съ тупостью и угнетенностью тутъ разбивается на первыхъ шагахъ. Населеніе такъ сроднилось со всевозможными лишеніями, а постоянная борьба съ нуждой выработала такую энергію въ немъ, что несомнѣнно, при лучшихъ условіяхъ, этотъ край превратится въ цвѣтущую промышленную окраину Россіи.

Толчекъ къ этимъ лучшимъ условіямъ можетъ создать только свободный водяной выходъ къ морямъ; причемъ, лѣсъ, руда и каналъ должны разсматриваться какъ цѣлое, а остальные всѣ промыслы будутъ къ нему относиться какъ части. Поэтому въ этомъ очеркѣ много осталось недосказаннаго, или упомянутаго какъ-бы вскользь; передъ цѣлымъ всѣ части въ отдѣльности сту-

шевываются и незамѣтны. Каналъ двинетъ главными богатствами, а онѣ поведутъ всѣ остальныя. Если перечень ихъ гадателенъ, то иначе и быть не можетъ при ожиданіи въ будущемъ. Тутъ нѣтъ пророчества, что каналъ создастъ что-нибудь изъ ничего; въ краѣ все есть, но только все лежитъ втуне и ждетъ выхода. Будущій Онежско-Бѣломорскій каналъ дастъ этотъ выходъ и Заонежскій край за свое долготерпѣніе получитъ вѣковѣчный источникъ благосостоянія.

Конецъ.

Приложеніе I.

Указатель

предметовъ, разъясняющихъ вопросъ о экономическомъ значеніи Бѣломорскаго канала, съ обозначеніемъ противъ нихъ пунктовъ программы Олонецкаго Губернскаго земства.

ЧАСТЬ I.

НАСТОЯЩЕЕ ПОЛОЖЕНІЕ СѢВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
	Водораздѣлъ Бѣлаго и Балтійскаго морей. (*) Стр. 1—3.	Работы И. С. Полякова - - -	1
		Ось канала - -	2
		Площадь пути -	—
		Проѣздъ Англичанъ	—
		Частные предприниматели - - -	—
		Земство - -	3
О населенности и экономическомъ положеніи края, чрезъ который долженъ пройти Бѣломорскій каналъ.	*Глава I.* Стр. 4—58. Населенность и экономическое положеніе края.	Исторія края -	4
		Почва - - -	7
		Пространство Повѣнецкаго уѣзда - -	—
		Населеніе - -	—
		Надѣлъ - -	8
		Статистика - -	—
		Скотъ - - -	—
		Посѣвъ - -	—
		Продовольствіе -	9
		Продовольств. скота	10

(*) Подъ этимъ заголовкомъ изложены предварительныя понятія въ видѣ вступленія къ труду.

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
		Коровы - -	11
		Лошади - -	—
		Обработка земли -	—
		Сѣно - - -	12
		Подсѣки - -	13
		Рыба - - -	14
		Охота - - -	18
		Спортъ - -	22
		Нравственность -	23
		Трезвость - -	24
		Исторія Колы -	25
		Исторія Кеми -	26
		Кемскій уѣздъ -	27
		Пространство Кемскаго уѣзда - -	28
		Населеніе - -	—
		Продовольствіе -	—
		Заонежье - -	29
		Населеніе - -	—
		Скотъ - - -	30
		Посѣвъ - -	—
		Продовольствіе -	—
		Движеніе народонаселенія - - -	31
		Рождаемость -	32
		Браки - -	—
		Плодовитость -	—
		Смертность - -	—
		Приростъ - -	34
		Физическое развитіе	39
		Болѣзнь - -	—
		Умственное развитіе	42
		Путь канала -	43
		Повѣнецъ - -	—
		Петровско - ямская волость - - -	45

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
		Мяндусельская волость - - -	47
		Богоявленская волость - - -	48
		С. Сондолы - -	49
		Селецкое - -	51
		Кемскій уѣздъ -	—
		Надвоицкое и Парандово - - -	—
		Выгостровъ - -	52
		Р. Выгъ - -	53
		С. Сороки - -	54
		Сельдяной ловъ -	—
		Коптильни - -	55
		Продажа сельди -	57
		Поморье - -	—
		Семга - - -	58
	Часть I.		
2. О естественныхъ богатствахъ края.	*Глава 2.* О естественныхъ богатствахъ края. Стр. 59—109.	Геологія - -	59
		Исторія руды -	60
		Развѣдки - -	63
		Заявки - -	66
		Анализъ рудъ -	—
		Нужда въ желѣзѣ -	68
		Привозъ металла -	—
		Финляндія - -	69
		Заонежье - -	71
		Казенные заводы -	72
		Вліяніе водян. пути	76
		Пошлины - -	78
		Заонежская руда -	79
		Озерная руда -	81
		Образованіе озерн. руды - - -	82
		Сайминская система	85

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
		Мѣдь - - -	86
		Исторія мѣди -	—
		Серебро - -	91
		Исторія серебра -	92
		Заявки на серебро -	93
		Золото - -	—
		Горшечный камень -	97
		Глина - - -	—
		Огнеупорная глина -	98
		Талькъ - -	—
		Мраморъ - -	—
		Краски - -	—
		Антрацитъ - -	—
		Торфъ - - -	—
		Лѣсъ - - -	99
		Такса - - -	101
		Исторія таксы -	102
		Вывозъ лѣса - -	103
		Заготовка - -	104
		Отпускъ лѣса -	105
		Заработокъ - -	106
		Дичь - - -	107
		Грибы - - -	—
		Ягоды - - -	108
		Корье - - -	—
		Осина - - -	—
3. О развитіи въ краѣ промысловъ.	Часть I. *Глава 4.* Стр. 123—129.	Мурманъ - -	123
		Норвегія - -	—
		Соль - - -	124
		Промыслы - -	125
		Каботажъ - -	127
		Торосовый промыселъ - - -	128
		Новая земля - -	—
		Гагачій пухъ -	129

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
	Часть II. *Глава 2.* Стр. 165—171.	Лѣсъ - - -	165
		Развитіе промысловъ	167
		Руда - - -	—
		Стекло - -	169
		Мельницы и водяная сила - -	170
4. О продуктахъ, провозимыхъ по Кемскому и Повѣнецкому уѣздамъ къ Бѣлому морю и оттуда во внутреннія губерніи.	**Часть I.** *Глава 3.* О продуктахъ провозимыхъ по уѣздамъ. Стр. 110—117.	Дороги - -	110
		Хлѣбъ - -	111
		Товаръ - -	112
		Рыба - - -	—
		Дичь - - -	114
		Извозъ - -	—
5. О количествѣ означенныхъ продуктовъ.	Таже глава 3.	Количество товаровъ обозначено въ тѣхъ же статьяхъ:	
		хлѣбъ - - -	111
		товаръ - -	113
		рыба - - -	—
		дичь - - -	114
		извозъ - -	—
6. О мѣстныхъ цѣнахъ на тѣ продукты.	Таже глава 3.	Цѣна - - -	112
7. О расходахъ на доставку означенныхъ продуктовъ по обѣимъ направленіямъ.	Таже глава 3.	Цѣна на провозъ продукт. значится въ стат.:	
		рыба - - -	113
		извозъ - -	114
8. О настоящемъ положеніи торговаго флота.	**Часть I.** *Глава 4.* О настоящемъ положеніи торговаго флота. Стр. 118—123. „ 129—136.	Настоящее положеніе торговаго флота -	118
		Отпускъ лѣса - -	119
		Судостроеніе -	—
		Стоимость флота -	122
		Дѣятельность флота	129
		Онежскій флотъ -	134

ЧАСТЬ II.

БУДУЩНОСТЬ КАНАЛА.

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
1. О продуктахъ, которые, можно предполагать, пойдутъ по Бѣломорскому каналу въ оба направленія, сверхъ провозимыхъ чрезъ Олонецкую губернію при существующихъ путяхъ, а именно: а) о русскихъ продуктахъ, которые пойдутъ каналомъ для мѣстнаго потребленія Бѣломорскаго края, какъ взамѣнъ провозимыхъ туда по разнымъ путямъ помимо Олонецкой губерніи, такъ и доставляемыхъ нынѣ изъ заграницы. Независимо сего и о тѣхъ русскихъ продуктахъ, которые найдутъ сбытъ за границу чрезъ Бѣломорскій каналъ.	**Часть II.** *Глава 1.* Предполагаемый привозъ товаровъ по каналу (сверхъ нынѣ доставляемыхъ) для мѣстнаго потребленія Бѣломорскаго края и для отпуска за границу. Стр. 137—148.	Вопросъ о каналѣ - 137 Хлѣбъ - - 138 Товарно-пассажирское движеніе въ Бѣломорскій край - — Привозъ продуктовъ взамѣнъ заграничныхъ, доставляемыхъ моремъ 141 Кукуруза - - 142 Рисъ - - - — Фрукты - - — Вино - - - — Кожи - - - — Масло кокосовое - — Керосинъ - - — Краски - - — Машины - - — Суда - - - — Посуда - - 143 Соль - - - — Желѣзо - - 144 Металлическія изд. - 145 Заграничный от-	

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
		пускъ продуктовъ чрезъ Бѣломорскій каналъ -	146
	Глава 2. Часть II. Стр. 150.	Кукуруза - -	150
б) О продуктахъ, составляющихъ естественныя богатства Бѣломорскаго края, которые пойдутъ каналомъ въ Россію взамѣнъ таковыхъ-же заграничныхъ, привозимыхъ нынѣ чрезъ западную границу и порты Балтійскаго моря, а равно и о продуктахъ Сѣвера Россіи, нынѣ втуне лежащихъ, которые съ устройствомъ канала получатъ возможность сбыта частію въ сыромъ, частію въ обработанномъ видѣ, съ попутнымъ развитіемъ заводской и фабричной производительности на мѣстѣ.	**Часть II.** *Глава 2.* Предполагаемый вывозъ продуктовъ по каналу изъ Бѣломорскаго края въ Россію, сверхъ отвозимыхъ нынѣ сухимъ путемъ чрезъ Олонецкую губернію. Стр. 149—164.	Ячмень - -	149
		Глина - - -	—
		Цементъ - -	—
		Камень - -	151
		Руда - - -	—
		Уголь - - -	152
		Смола - - -	—
		Скипидаръ - -	—
		Канифоль - -	153
		Дубильныя вещества	—
		Лѣсной товаръ -	154
		Сѣно - - -	—
		Бумажная масса -	155
		Животные продукты	—
		Скотъ - - -	—
		Кирпичъ - -	156
		Плотничная работа -	—
		Суда - - -	—
		Ягоды - - -	157
		Мясо, сыръ и масло	—
		Грибы - - -	158
		Рыба - - -	—
		Металлы - -	162
		Мѣдь - - -	163
		Свинецъ и зола его -	164
2. О количествѣ всѣхъ означенныхъ продуктовъ.	Также глава 2. Стр. 164.	Количество продуктовъ - - -	—
3. О предполагаемыхъ расходахъ на доставку продуктовъ	Также глава 2. Стр. 171—174.	Расходы доставки -	171

Земская программа для собранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
по Бѣломорскому каналу въ оба направленія.			
4. Опредѣлить экономическую выгодность проектируемаго новаго пути для мѣстнаго населенія, т. е. собрать точныя свѣдѣнія о томъ, на сколько этотъ путь въ состояніи будетъ поднять производительность труда, а также на какое разстояніе и число жителей распространитъ онъ свое благотворное вліяніе. Затѣмъ выяснить послѣдствія этаго вліянія: успѣшное поступленіе податей, устройство фабрикъ, развитіе торговли и проч.	**Часть II.** *Глава 3.* Экономическая выгода канала. Стр. 180—190.	Земледѣліе - - -	180
		Ленъ - - -	181
		Рыболовство - -	182
		Охота - - -	—
		Рудныя работы -	—
		Заводская работа -	183
		Лѣсная работа -	—
		Производительность труда - - -	184
		Районъ выгодъ -	—
		Рѣка Сегежа -	185
		Вліяніе канала -	186
		Поморье - -	187
		Шеньковая нитка -	—
		Корелы - -	188
5. Какой глубины долженъ быть каналъ въ зависимости глубины рѣки Свири и Кошкинскаго переката въ Ладожскомъ озерѣ?	**Часть II.** *Глава 4.* Стратегическое значеніе канала. Стр. 196—199.	Свирь и Кошка -	196
6. Можно-ли ожидать отъ устройства канала и въ какой степени развитія торговаго флота?	**Часть II.** *Глава 2.* (Продолженіе). Стр. 174—177.	Типъ судовъ -	174
		Развитіе флота -	175

Земская программа для собиранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
7. Въ случаѣ развитія торговаго флота, какихъ можно ожидать отъ сего выгодъ?	**Часть II.** *Глава 2.* (Продолженіе). Стр. 177—179.	Выгоды отъ флота -	177
		Работы жителей -	178
8. Какое стратегическое значеніе можетъ имѣть каналъ?	**Часть II.** *Глава 4.* Стр. 191—199. Стратегическое значеніе канала.	Стратегическое значеніе канала - -	191
		1854 годъ. - -	—
		Блокада - -	—
		1855 годъ - -	192
		Упраздненіе порта -	—
		Новыя надежды -	193
		Новыя опасенія -	—
		Кругозоръ поморовъ	194
		Свирь и Кошка -	196
9. На основаніи всѣхъ этихъ свѣдѣній вывести общій сводъ ожидаемой отъ канала доходности и пользы вообще.	Заключеніе. Стр. 219—240.	Обмѣнъ произведеній	219
		Пошлина - -	—
		Волокъ - -	220
		Бездорожье - -	—
		Оцѣнка канала -	221
		Выгоды канала -	—
		Кому строить -	228
		Эксплоатація канала	230
		Связь съ Сибирью -	232
		Ожиданія - -	234
		Мѣстные волоки -	—
		Сегозеро - -	—
		Европейскіе пути -	235
		Изысканія - -	—
		Своевременность постройки - - -	236
		Выгодность эксплоатаціи - - -	237
10. Выяснить экономическое вліяніе предположеннаго къ уст-	**Часть II.** *Глава 5.* Стр. 200—212.	Сѣверо - Екатерининскій каналъ -	200
		Архангельскъ -	—

Земская программа для собранія свѣдѣній о экономическомъ значеніи канала.	Въ какой главѣ и на какихъ страницахъ изданія содержатся отвѣты на вопросы земской программы.	Перечень предметовъ, заключающихся въ каждой главѣ земскаго изданія.	Страницы.
ройству въ устьѣ р. Выга порта и Онежско-Бѣломорскаго пути на торговые интересы Архангельскаго порта и на передвиженіе грузовъ по путямъ, служащимъ для провоза грузовъ къ Архангельску, при настоящихъ путяхъ сообщенія съ этимъ городомъ, а также при устройствѣ канала между Сѣверной Двиной и р. Камой, который свяжетъ, такимъ образомъ, Сѣверо-Востокъ Европейской и Западъ Азіатской Россіи чрезъ Бѣлое море съ Петербургомъ.		Районъ Архангельскаго порта - -	201
		Проекты желѣз. дорогъ - - -	203
		Водяные пути -	—
		Соединеніе бассейновъ - - -	204
		Исторія канала -	—
		Положеніе канала -	208
		Возможное улучшеніе - - -	210
		Будущность канала	212
11. Считая оба проектируемые канала продолженіемъ и дополненіемъ другъ друга, опредѣлить, который изъ нихъ слѣдовало бы построить прежде и по какимъ соображеніямъ.	**Часть II.** *Глава 6.* Стр. 213—218.	Сравненіе путей -	213
		Сѣверо-Екатерининскій или Онежско-Бѣломорскій - -	215
		Каналъ или желѣзная дорога? - -	216

Приложеніе II.

Алфавитный указатель

предметовъ, упоминаемыхъ въ изданіи Олонецкаго Губернскаго земства о экономическомъ значеніи Бѣломорскаго канала.

Названіе предметовъ.	Страницы.
А.	
Анализъ рудъ -	66
Антрацитъ - -	98
Архангельскъ - -	200
В.	
Бездорожье - -	220
Блокада - -	191
Богоявленская волость -	48
Болѣзнь - -	39
Браки - -	32
Будущность канала -	212
Бумажная масса -	155
В.	
Вино - -	142
Вліяніе водянаго пути -	76
Вліяніе канала -	186
Водяные пути -	203
Возможное улучшеніе -	210
Волокъ - -	220
Вопросъ о каналѣ -	137
Вывозъ лѣса - -	103
Выгостровъ - -	52
Выгоды отъ флота -	177
Выгоды канала -	221
Выгодность эксплоатаціи -	237
Водяная сила - -	170
Г.	
Гагачій пухъ - -	129
Геологія - -	59
Глина (ы) - -	97,150
Горшечный камень -	97
Грибы - -	107,158
Д.	
Движеніе народонаселенія -	31
Дичь - -	107,114
Дороги - -	110
Дубильныя вещества -	153
Дѣятельность флота - -	129
Е.	
Европейскіе пути -	235
Ж.	
Желѣзо - -	144
Животные продукты -	155

Названіе предметовъ.	Страницы.
З.	
Заводская работа -	183
Заграничный отпускъ продуктовъ - -	146
Заготовка - -	104
Заонежская руда -	79
Заработокъ - -	106
Заонежье - -	29, 71
Заявки на серебро -	93
Заявки - -	66
Земледѣліе - -	180
Земство - -	3
Золото - -	93
И.	
Извозъ - -	114
Изысканія - -	235
Исторія края - -	4
— Колы - -	25
— Кеми - -	26
— руды - -	60
— мѣди - -	86
— серебра -	92
— канала - -	204
— таксы - -	102
К.	
Каботажъ - -	127
Казенные заводы -	72
Камень - -	151
Канифоль - -	153
Каналъ или желѣзная дорога? - -	216
Кемскій уѣздъ - -	27, 51
Керосинъ - -	142
Кирпичъ - -	156
Коровы - -	11
Коптильни - -	55
Корье - -	108
Кожи - -	142
Количество продуктовъ -	—
Корелы - -	188
Кому строить - -	228
Краски - -	98, 142
Кругозоръ поморовъ -	194
Кукуруза - -	142, 150
Л.	
Ленъ - -	181
Лошади - -	11
Лѣсъ - -	99, 165
Лѣсной товаръ - -	154
Лѣсная работа - -	183
М.	
Масло кокосовое -	142
Машины - -	142
Мельницы - -	170
Металлы - -	162
Металлическія издѣлія -	145
Мраморъ - -	98
Мурманъ - -	123
Мяндусельская волость -	47
Мясо, сыръ и масло -	157
Мѣдь - -	86, 163
Мѣстные волоки -	234
Н.	
Населеніе - -	7, 28, 29
Надѣлъ - -	8
Надвоицкое и Парандово -	51
Настоящее положеніе торговаго флота - -	118

Названіе предметовъ.	Страницы.
Норвегія - -	123
Новая земля - -	128
Новыя надежды -	193
Новыя опасенія -	—
Нравственность -	23
Нужда въ желѣзѣ -	68
О.	
Образованіе озерной руды -	82
Общее количество грузовъ -	164
Обмѣнъ произведеній -	219
Огнеупорная глина -	98
Ожиданія - -	234
Озерная руда - -	81
Онежскій флотъ -	134
Осина - - -	108
Ось канала - -	2
Отпускъ лѣса - -	105, 119
Охота - -	18, 182
Оцѣнка канала -	221
Обработка земли -	11
П.	
Пеньковая нитка -	187
Петровско-Ямская волость -	45
Площадь пути - -	2
Плодовитость - -	32
Плотничная работа -	156
Почва - -	7
Посѣвъ - -	8, 30
Подсѣки - -	13
Повѣнецъ - -	43
Поморье (ы) - -	57, 187
Посуда - -	143
Пошлины (а) - -	78, 219
Положеніе канала -	208
Проѣздъ Англичанъ -	2
Пространство Повѣнецкаго уѣзда - -	7
Продовольствіе - -	9, 28, 30
Продовольствіе скота -	10
Пространство Кемскаго уѣзда	28
Продажа сельди -	57
Промыслы - -	125
Производительность труда -	184
Проэкты желѣзныхъ дорогъ	203
Приростъ - -	34
Привозъ металла -	68
Привозъ продуктовъ взамѣнъ заграничныхъ -	141
Путь канала - -	43
Р.	
Работы И. С. Полякова -	1
Раждаемость - -	32
Развѣдки - -	63
Развитіе промысловъ -	167
Расходы доставки -	171
Районъ выгоды -	184
Развитіе флота -	175
Работы жителей -	178
Районъ Архангельскаго порта - - -	201
Рисъ - -	142
Руда - -	151, 167
Рудныя работы - -	182
Рыба (ы) - -	14, 113, 158
Рыболовство - -	182
Рѣки: Выгъ - -	53
— Сегежа - -	185
С.	
Саймицская система -	85

Названіе предметовъ.	Страницы.
Свинецъ - -	164
Свирь и Кошка -	196
Своевременность постройки	236
Связь съ Сибирью -	232
Селецкое общество -	51
Сельдяной ловъ -	54
Семга - -	58
Серебро - -	91
С. Сондалы - -	49
— Сороки - -	54
— Сегозеро - -	234
Скотъ - -	8, 30, 155
Скипидаръ - -	152
Смертность - -	32
Смола - -	152
Соль - -	124, 143
Соединеніе бассейновъ -	204
Спортъ - -	22
Сравненіе путей -	213
Статистика - -	8
Стекло - -	169
Стоимость флота -	122
Стратегическое значеніе канала - -	191
Судостроеніе - -	119
Суда - -	142, 156
Сѣно - -	12, 154
Сѣверо-Екатерининскій каналъ - -	200
Сѣверо-Екатерининскій или Онежско-Бѣломорскій -	215
Т.	
Такса - -	101
Талькъ - -	98
Типъ судовъ - -	174
Торосовый промыселъ -	128
Товаръ - -	113
Товаро пассажирское движеніе въ Соловецкій монастырь и Бѣломорскій край	138
Торфъ - -	98
Трезвость - -	24
У.	
Уголь - -	152
Упраздненіе порта -	192
Умственное развитіе -	42
Ф.	
Физическое развитіе -	39
Финляндія - -	69
Фрукты - -	142
Х.	
Хлѣбъ - -	111, 138
Ц.	
Цѣна - -	112
Цементъ - -	150
Ч.	
Частные предприниматели -	2
Я.	
Ягоды - -	108, 157
Ячмень - -	149
Э.	
Эксплоатація канала -	230
—	
1854 годъ - -	191
1855 годъ - -	192

Приложеніе III.

Сводная вѣдомость

о грузахъ, предполагаемыхъ къ провозу, въ случаѣ открытія Бѣломорскаго канала, изъ внутреннихъ губерній къ Бѣлому морю и обратно.

I.

Соображаясь съ настоящимъ положеніемъ Сѣвернаго края, его торговли и промышленности, можно предположить, съ открытіемъ Бѣломорскаго канала слѣдующее количество грузовъ.

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ изложены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, съ обращусь стоимостію привозимыхъ продуктовъ.(*)	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
а) Для Бѣломорскаго края.					
1) Хлѣба для продовольствія жителей Кольскаго и Кемскаго уѣздовъ, Архангельской губерніи, и сѣверо-восточныхъ волостей Повѣнецкаго уѣзда -	1,000,000	112,138	3	30,000 р.	
2) Рыбы разныхъ сортовъ, мануфактурнаго					

(*) При опредѣленіи проходной платы съ пуда, во вниманіе приняты соображенія частныхъ предпринимателей, производившихъ изысканія въ 1869, 1870, 1871 и 1874 годахъ.

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ положены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, сообразуясь съ цѣнностію привозимыхъ продуктовъ.	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
и колоніальнаго товара, звѣриныхъ шкуръ, пуху, оленьей шерсти, пушнаго товара, дичи, соли, льна, пеньковыхъ нитокъ, желѣза, гвоздей для постройки судовъ, снастей для такелажа и парусины -	1,500,000	112,114-117	5	75,000 р.	
3) Взамѣнъ провозимыхъ нынѣ изъ заграницы, въ обходъ Скандинавіи, продуктовъ потребленія Бѣломорскаго края, при началѣ открытія канала, изъ внутреннихъ губерній можетъ быть передвинуто: кукурузы, риса, фруктовъ, виноградныхъ винъ, кожъ, масла кокосоваго, керосина, машинъ, красокъ, судовъ, посуды, соли, желѣза, разныхъ металлическихъ издѣлій и произведеній -	400,000	141-146	5	20,000 р.	
4) Для Соловецкаго монастыря и въ Архангельскъ для коммерсантовъ-хлѣбныхъ, мануфактурныхъ и коло-					

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ изложены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, сообразуясь съ дѣйствительностію провозимыхъ продуктовъ	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
ніальныхъ товаровъ -	370,000	139-141	5	18,500 р.	
Итого -	3,270,000	—	—	143,500 р.	
б) Въ Норвегію и вообще заграницу.					
1) Хлѣба разныхъ сортовъ - -	3,000,000	147	3	90,000 р.	
2) Льна - - -	500,000	—	5	25,000 р.	
3) Сѣмени льняного -	300,000	—	5	15,000 р.	
4) Веревокъ - -	2000	—	3	60 р.	
5) Пакли - -	300,000	—	3	9,000 р.	
6) Масла коровьяго	5,000	—	5	250 р.	
7) Мяса - - -	4,000	—	5	200 р.	
8) Картофеля - -	10,000	—	2	200 р.	
9) Дегтя и смолы -	400,000	—	2	8,000 р.	
Итого -	4,521,000	—	—	147,710 р.	
Всего къ сѣверу грузовъ - - - -	7,791,000	—	—	291,210 р.	

XI.

Съ устройствомъ Бѣломорскаго канала и съ развитіемъ торговли и промышленности на сѣверѣ, сверхъ привозимыхъ при существующихъ путяхъ (п. 2)—продуктовъ могутъ найти сбытъ слѣдующія естественныя богатства Сѣвера во внутреннія губерніи Россіи.

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество пудовъ.	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ изложены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, соображаясь съ цѣнностію привозимыхъ продуктовъ.	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
1) Ячмень - -	100,000	150	3	3,000 р.	
2) Глина, въ строительномъ дѣлѣ употребляемая, гипсъ, талькъ, гипсовый камень и красная глина - -	500,000	—	0,1	500 р.	
3) Цементъ - -	21,000	151	1/4	52 р. 50 к.	
4) Камень дикій для мощенія улицъ - -	1.000,000	—	0,1	1000 р.	
5) Камни водопропускные, мельничные шведскіе, всякіе не въ дѣлѣ - - - - -	177,000	151	1/4	442 р. 50 к.	
6) Металлическія руды	400,000	—	1	4,000 р.	
7) Древесный и торфяный уголь - -	25,000	152	1	250 р.	
8) Деготь и смола -	78,500	—	2	1,570 р.	
9) Скипидаръ -	7,700	—	5	385 р.	

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество пудовъ.	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ изложены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, сообразуясь съ цѣнностію провозимыхъ продуктовъ.	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
10) Канифоль - -	100,000	153	2	2,000 р.	
11) Ивовая кора -	165,000	—	2	1,650 р.	
12) Дрова- - -	5,000,000	154	0,1	5,000 р.	
13) Сѣно- - -	50,000	—	1	500 р.	
14) Древесная бумажная масса въ кускахъ, спрессованная въ листы въ видѣ кардона	50,000	155	1	500 р.	
15) Сало скотское, ворвань, китовый и рыбій жиръ - - -	70,000	—	2	1,400 р.	
16) Скотъ - -	10,000	—	5	500 р.	
17) Кирпичъ и глина огнеупорная - -	15,000	156	1	150 р.	
18) Издѣлія плотничной работы - -	10,000	—	5	500 р.	
19) Ягоды: брусника, клюква, черника, морошка и т. п. - -	7,100	157	1	71 р.	
20) Мясо, сыръ и масло	5,000	—	10	500 р.	
21) Грибы сушеные и волнушки - - -	1,000	158	5	50 р.	
22) Сельди - -	5.000,000	158-160	5	250,000 р.	

Названіе товаровъ и продуктовъ.	Количество пудовъ.	Страницы земскаго изслѣдованія, гдѣ изложены соображенія, принятыя въ основаніе вычисленія.	Предполагаемый (въ копѣйкахъ) доходъ съ пуда, сообразуясь съ цѣнностію провозимыхъ продуктовъ.	Приблизительная доходность.	Примѣчаніе.
23) Треска соленая -	1.000,000	162	5	50,000 р.	
24) Чугунъ и желѣзо, и для выплавки ихъ въ случаѣ открытія заводовъ, дровъ, угля и флюса - - -	10.000,000	163	½	50,000 р.	
25) На постройку заводовъ древеснаго матеріала, хвороста и лѣса для плотинъ, моху и глины - - -	1.000,000	—	0,1	1,000 р.	
26) Мѣди 14,000 пудовъ и на проплавку ихъ 40,000 пудовъ горючаго матеріала и 60,000 п. руды, а всего	100,000	164	1	1,000 р.	
27) Глета - -	100,000	—	5	5,000 р.	
Итого съ сѣвера на югъ груза - - -	24.992,300	—	—	381,021 р.	
А всего въ обѣ стороны	32.783,300	—	—	672,231 р.	

Примѣчаніе: Въ общее количество грузовъ не включены строевые лѣса, которыхъ въ настоящее время заготовляется до 200,000 штукъ.—Эксплоатація строеваго лѣса можетъ быть доведена слишкомъ 2.000,000 деревъ въ годъ, судя по громадной лѣсной площади, простирающейся въ Кемскомъ и Повѣнецкомъ уѣздахъ до 2,700,000 десятинъ.

Въ каждомъ деревѣ полагается древесной массы среднимъ числомъ около 20 куб. футъ, а каждый футъ имѣетъ вѣсу 1 пудъ.—Слѣдовательно, заготовляемое

нынѣ количество лѣса (200,000 деревъ) составитъ грузъ, 4.00 ,000 пудовъ; полагая по 1/4 коп. дохода съ пуда, получится 10,000 руб.; а при развитіи такой промышленности, по открытіи канала, съ предполагаемаго количества лѣсовъ приблизительно 2.000,000 деревъ (40.00 ,000 пуд.) получится доходъ (полагая тоже 1/4 коп. съ пуда) 100,000 руб.

Такимъ образомъ, сопоставляя извѣстный процентъ сбора на каждый предметъ груза сообразно его цѣнности, выходитъ, что доходъ съ общаго количества предположенныхъ по каналу грузовъ, будетъ простираться до 772,231 рубля въ годъ.

ДОБАВЛЕНІЕ.

(къ стр. 2, 184, 220 и 235).

По отпечатаніи настоящаго изданія, получены свѣдѣнія о результатахъ произведенныхъ техническихъ изысканій, которыми, между прочимъ, выяснено, что Бѣломорскій каналъ будетъ имѣть протяженіе между Сорокою и Повѣнцомъ всего 219 верстъ; изъ нихъ 129 верстъ совершенно годны для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи, остальныя же 90 верстъ придется углубить и расчистить.

ОПЕЧАТКИ.

Стран.	*Строк.*		*Напечатано.*	*Должно быть.*
II	16	сверху	Будшее	Будущее
6	2	—	зимній	зимнее
11	4	—	скудность	скудость
24	9	снизу	и риходится	приходится
26	1	—	Лапллндія	Лапландія
29	14	сверху	укшуйниковъ	ушкуйниковъ
43	11	снизу	концетричная	концентричная
46	5	сверху	картофелю	картофеля
47	17	снизу	овсомъ,	овсомъ 367,
48	5	—	бревно за выгонку платитъ	за выгонку бревна платится
59	4	—	гингноско	гигноско
60	7	сверху	увѣнивчается	увѣнчивается
70	6	—	озера. Съ содержаніемъ	озера, съ содержаніемъ
78	12	—	не въ дѣлѣ. Кромѣ	не въ дѣлѣ, кромѣ
87	3	снизу	оргинических̀ъ	органическихъ
104	9	сверху	Бѣлаева	Бѣляева
107	12	снизу	и почти не окажетъ	и, *кромѣ рыбы*, почти не окажетъ
115	6	—	парусину. Ржаную	парусину, ржаную
128	14	сверху	промышлято	промышляло
175	16	снизу	надобностой	надобностей
210	1	сверху	Дла	Для
234	11	—	строятъ новую	построили

1. ПРОЭКТЪ ВОДНАГО ПУТИ МЕЖДУ Г. ПОВѢНЦОМЪ И С. СОРОКА. 2. ПРОЭКТЪ ВОЕННО-МОРСКАГО ПОРТА НА МУРМАНѢ.

ОБЪЯСНЕНІЕ ЗНАКОВЪ:

- Олонецкая губернія
- Проэктируемый водный путь между г. Повѣнцомъ и с. Сорока
- Проэктируемый военно-морской портъ на Мурманѣ на Рыбачьемъ полуостровѣ
- Почтовая дорога
- Параходныя сообщенія

Масштабъ

0 100 200 400 верс.

1 Рѣка Повѣнчанка.
2 Оз. Долгое
3 — Жанозеро
4 Рѣка Тыскинская
5 Сегежа
6 Бупса

КАРТОГР. ЗАВ. А. ИЛЬИНА С. ПБ.

МУРМАНСКІЙ БЕРЕГЪ.

2-40+3-20kg. 11-60

11-60+2-кдо 13-60

2010